



Catalogue 53-215 Annual

Passenger Bus and Urban Transit Statistics

1994



Catalogue 53-215 Annuel

Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain

1994

Government
Publications

132



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms ...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Robert Larocque
Surface and Marine Transport Section
Transportation Division

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 1-613-951-2486) or to the Statistics Canada Reference Centre in:

Halifax (1-902-426-5331)	Regina (1-306-780-5405)
Montréal (1-514-283-5725)	Edmonton (1-403-495-3027)
Ottawa (1-613-951-8116)	Calgary (1-403-292-6717)
Toronto (1-416-973-6586)	Vancouver (1-604-666-3691)
Winnipeg (1-204-983-4020)	

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialing area of any of the Regional Reference Centres.

National Enquiries Line	1-800-263-1136
National Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
National Toll-free Order-only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Facsimile Number (1-613-951-1584)
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and services to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes ...

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinarlingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Robert Larocque
Section des transports de surface et maritime
Division des transports

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 1-613-951-2486) ou au Centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax (1-902-426-5331)	Regina (1-306-780-5405)
Montréal (1-514-283-5725)	Edmonton (1-403-495-3027)
Ottawa (1-613-951-8116)	Calgary (1-403-292-6717)
Toronto (1-416-973-6586)	Vancouver (1-604-666-3691)
Winnipeg (1-204-983-4020)	

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des Centres régionaux de consultation.

Service national de renseignements	1-800-263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Service national du numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à Statistique Canada, la Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Passenger Bus and Urban Transit Statistics

1994

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritime

Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain

1994

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1995

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1995

Canada: \$38.00
United States: US\$46.00
Other Countries: US\$54.00

Catalogue No. 53-215

ISSN 0383-5766

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1995

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1995

Canada : 38 \$
États-Unis : 46 \$ US
Autres pays : 54 \$ US

N° 53-215 au catalogue

ISSN 0383-5766

Ottawa

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- ^P preliminary figures.
- ^r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Acknowledgement

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David Dodds**, Director, **Michel Cloutier**, Chief, Surface Marine Transport Section, **Dave Wallace**, Senior Statistician.

The principal authors are Réjean L'Heureux, and Rad Joseph.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

Frame:
Suzanne St-Amour

Systems Section:
Dennis Leblanc

Dissemination and Marketing:
Robert Larocque

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- ^P nombres provisoires.
- ^r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Remerciements

La présente publication a été préparée par la Division des Transports sous la direction générale de **David Dodds**, directeur, **Michel Cloutier**, chef de la section des transports de surface et maritimes, et **Dave Wallace**, statisticien senior.

Les principaux auteurs sont: Réjean L'Heureux, et Rad Joseph.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement à la préparation de cette publication.

Base de sondage :
Suzanne St-Amour

Section des systèmes :
Dennis Leblanc

Diffusion et commercialisation :
Robert Larocque

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'«American National Standard for Information Sciences» – «Permanence of Paper for Printed Library Materials», ANSI Z39.48 1984.



Table of Contents

	Page
Introduction	5
Part 1. Canadian Passenger Transit Industry	
Bus, Rail, Air Industries	6
Operating Revenues and Expenses	6
Passengers Carried	6
Passenger Bus and Urban Transit Industry Revenues	7
1994 Highlights	9
Part 2. Overview of Busing in Canada	10
Number of Companies	10
Operating Revenues	10
Operating Expenses	12
Government Subsidies	13
Balance Sheet	13
Operating Profit	14
Part 3. Busing in Canada by Type of Service	15
Scheduled Intercity Carrier Passenger Bus Service	15
Principal Statistics	15
Employees and Salaries	15
Vehicles	16
Balance Sheet	16
General Trends	17
Urban Transit Service	17
Principal Statistics	17
Employees and Salaries	18
Vehicles	18
General Trends	19
School Bus	19
Principal Statistics	19
Employees and Salaries	20
Vehicles	20
Balance Sheet	21
General Trends	21
Charter Bus Service	21
Principal Statistics	21
Employees and Salaries	22
Vehicles	22
Balance Sheet	23
General Trends	23

Tables

Table 1 - Scheduled Intercity Bus Service - Operating Revenues and Expenses, 1994	24
Table 2 - Scheduled Intercity Bus Service - Balance sheet, 1994	24

Table des matières

	Page
Introduction	5
Partie I. Secteur du transport des voyageurs au Canada	6
Transport par autobus, par train et par avion	6
Revenus et dépenses d'exploitation	6
Voyageurs transportés	6
Recettes du secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain	7
Faits saillants pour 1994	9
Partie 2. Aperçu du transport par autobus au Canada	10
Nombre d'entreprises	10
Recettes d'exploitation	10
Dépenses d'exploitation	12
Subventions gouvernementales	13
Bilan	13
Profit opérationnel	14
Partie 3. Le transport par autobus au Canada selon le type de service	15
Service régulier de transport interurbain de voyageurs par autobus	15
Statistiques principales	15
Salariés et salaires	15
Vehicules	16
Bilan	16
Tendances générales	17
Service de transport urbain	17
Statistiques principales	17
Salariés et salaires	18
Vehicules	18
Tendances générales	19
Service d'autobus scolaires	19
Statistiques principales	19
Salariés et salaires	20
Vehicules	20
Bilan	21
Tendances générales	21
Service de transport par autobus nolisés	21
Statistiques principales	21
Salariés et salaires	22
Vehicules	22
Bilan	23
Tendances générales	23

Tableaux

Tableau 1 - Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Recettes et frais d'exploitation, 1994	24
Tableau 2 - Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Bilan, 1994	24

Table of Contents – Concluded**Table des matières – fin**

	Page
Table 3 - Scheduled Intercity Bus Service - Employees and Their Compensation, 1994	25
Table 4 - Scheduled Intercity Bus Service - Passengers Carried, 1994	25
Table 5 - Scheduled Intercity Bus Service - Kilometres Travelled, 1994	25
Table 6 - Scheduled Intercity Bus Service - Revenue Equipment, 1994	26
Table 7 - Scheduled Intercity Bus Service - Fuel Consumption By Region, 1994	26
Table 8 - Urban Transit, 1994: Revenues and Expenses by Province of Domicile	28
Table 9 - Urban Transit, 1994: Employment and Compensation Statistics by Province of Domicile	32
Table 10 - Urban Transit, 1994: Energy Statistics by Province of Domicile	34
Table 11 - Urban Transit, 1994: Operating Statistics by Province of Domicile	34
Table 12 - Urban Transit, 1994: Capital Expense and Disposal Statistics by Province of Domicile	36
Table 13 - School Bus Service - Operating and Income Accounts, 1994	38
Table 14 - School Bus Service - Balance Sheet, 1994	38
Table 15 - School Bus Service - Employees and Their Compensation, 1994	39
Table 16 - School Bus Service - Revenue Equipment Operated, 1994	39
Table 17 - School Bus Service - Kilometres Travelled, 1994	39
Table 18 - School Bus Service - Fuel Consumption, 1994	40
Table 19 - Charter and Other Passenger Bus Service - Operating Income and Expenses, 1994	40
Table 20 - Charter and Other Passenger Bus Service - Balance Sheet, 1994	41
Table 21 - Charter and Other Passenger Bus Service - Employees and Their Compensation, 1994	41
Table 22 - Charter and Other Passenger Bus Service - Revenue Equipment Operated, 1994	42
Table 23 - Charter and Other Passenger Bus Service - Kilometres Travelled, 1994	42
Table 24 - Charter and Other Passenger Bus Service - Fuel Consumption, 1994	42
Table 25 - Quality Measures By Region Of Domicile 1994	43
Methods and Data Quality	44
Annotated Glossary of Terms	48

	Page
Tableau 3 - Service interurbain régulier de voyageurs par autobus, Effectif et leur rémunération 1994	25
Tableau 4 - Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Voyageurs transportés 1994	25
Tableau 5 - Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Nombre de kilomètres parcourue 1994	25
Tableau 6 - Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Matériel productif en service 1994	26
Tableau 7 - Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Consommation de carburant par région 1994	26
Tableau 8 - Transport urbain, 1994: Recettes et coûts d'exploitation selon la province de domicile	28
Tableau 9 - Transport urbain, 1994: Statistiques sur l'emploi selon la province de domicile	32
Tableau 10 - Transport urbain, 1994: Statistiques sur l'énergie selon la province de domicile.	34
Tableau 11 - Transport urbain, 1994: Statistiques sur les véhicules	34
Tableau 12 - Transport urbain, 1994: Statistique sur les dépenses en capital et aliénation selon la province	36
Tableau 13 - Service de transport d'écoliers - Recettes et frais d'exploitation, 1994	38
Tableau 14 - Service de transport d'écoliers - Bilan 1994	38
Tableau 15 - Service de transport d'écoliers - Effectif et leur rémunération 1994	39
Tableau 16 - Service de transport d'écoliers - Matériel productif en service 1994	39
Tableau 17 - Service de transport d'écoliers - Nombre de kilomètres parcourue 1994	39
Tableau 18 - Service de transport d'écoliers - Consommation de carburant 1994	40
Tableau 19 - Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Recettes et frais d'exploitation, 1994	40
Tableau 20 - Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Bilan 1994	41
Tableau 21 - Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Effectif et leur rémunération 1994	41
Tableau 22 - Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Matériel productif en service 1994	42
Tableau 23 - Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Nombre de kilomètres parcourue 1994	42
Tableau 24 - Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Consommation de carburant 1994	42
Tableau 25 - Mesures de qualité selon la province de domicile 1994	43
Méthodes et qualité des données	44
Glossaire	48

Introduction

The passenger bus and urban transit sector is an integral part of Canada's national transportation industry. Bus and urban transit transportation is also a part of life for many Canadians. Thousands of people are dependent upon the bus and urban transit industry for commuting to and from work, school, shopping, and other appointments. Travelling by bus and urban transit is the most economical form of public motor transportation.

Statistics Canada has modified and improved surveys of the bus industry. Beginning with 1994 data, with the endorsement of the industry, federal and provincial government departments and data users, improvements have been made to coverage of the industry, the data collected, and the frequency of reporting, resulting in the production of more relevant information.

This publication includes textual information, data tables, and graphs highlighting financial, operating and performance measurements. It is organized into five parts. **Part 1**, is a brief overview of the **Canadian Passenger Transit Industry**, including statistical indicators on the bus, rail, and air sectors of the passenger transportation industry.

In **Part 2, An Overview of Busing in Canada**, provides highlights of principal industry statistics. Data includes trends for 1992-1994.

Part 3, Busing by Type of Service includes operating statistics noting the size, structure, and performance of each busing type. The data covers revenues, expenses, government subsidies, and other financial data. Also presented are data assessing productivity. These include employment, ridership, equipment and distance travelled. Analysis in this chapter includes trends for 1992 through to 1994.

Part 4 presents **Tabulations** for each of the passenger bus and urban transit service types; Scheduled Intercity Carriers, Urban Transit, School Bus, and Charter/Other Passenger Bus services.

The final section of the publication, **Part 5** describes the survey methodology, data quality, and includes a glossary of terminology.

Introduction

Le secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain fait partie intégrante de l'industrie canadienne des transports. Le transport par autobus et le transport urbain font aussi partie de la vie de nombreux Canadiens. Des milliers de gens dépendent du transport par autobus et du transport urbain pour les déplacements qu'ils effectuent entre leur domicile et leur lieu de travail, les écoles, les magasins et d'autres établissements. Le transport par autobus et le transport urbain sont les services de transport routier public les plus économiques.

Statistique Canada a modifié et amélioré ses enquêtes auprès des transporteurs par autobus. À partir des données de 1994, avec l'accord de l'industrie des transports, des ministères fédéral et provinciaux ainsi que des utilisateurs de données, des améliorations ont été apportées au champ d'observation, aux données recueillies et à la fréquence de déclaration, ce qui a accru la pertinence des informations produites.

Cette publication comprend des textes, des tableaux et des graphiques qui illustrent les statistiques financières, les statistiques d'exploitation et les données sur le rendement. Elle se divise en cinq parties. La **Partie 1** présente un bref aperçu du **secteur du transport des voyageurs au Canada**, y compris des indicateurs statistiques sur le secteur du transport des voyageurs par autobus, par train et par avion.

La **Partie 2**, intitulée **Aperçu du transport par autobus au Canada**, fait état des principales statistiques du secteur. Des données illustrent les tendances des années 1992 à 1994.

La **Partie 3, Le transport par autobus selon le type de service**, comprend des statistiques d'**exploitation** qui indiquent la taille, la structure et le rendement de chaque type de service de transport par autobus. Les données portent sur les recettes, les dépenses, les subventions gouvernementales et d'autres aspects financiers. Cette partie présente en outre des données sur la **productivité**. Ces statistiques portent sur l'emploi, l'achalandage, le matériel et la distance parcourue. Les analyses présentées dans ce chapitre dégagent des tendances pour les années 1992 à 1994.

La **Partie 4** présente des **totalisations** pour chacun des types de services de transport des voyageurs par autobus et de transport urbain, soit le transport interurbain régulier, le transport urbain, le transport des écoliers ainsi que les services d'autobus nolisés et les autres services.

La dernière section de cette publication, soit la **Partie 5**, décrit la méthodologie d'enquête et la qualité des données. Un glossaire y est présenté.

Part 1

Canadian Passenger Transit Industry

Bus, Rail, Air Industries

Canada's transportation industry has been serving people and communities since the 1830's. The passenger transit industry impacts on the lives of thousands of Canadians daily. Commuters rely on bus, rail and air services to reach their destination. Scheduled bus, rail, and air carriers operate a daily network of freight (parcel) services. In remote areas, these services are particularly important. The industry laid the foundation for economic growth and prosperity, and continues to link people and communities, providing essential commuting services. The transportation industry is a key component of the Canadian economy. Over 160,000 persons have employment provided by the transportation sector.

Operating Revenues and Expenses

For 1994, Canada's transportation industry generated almost \$21 billion in revenues and provided employment for 162,000 persons. In addition, the Canadian Passenger Transit Industry transported almost 50 million passengers. For comparison, Table 1.1 presents operating revenues and expenses for the bus, rail, and air industries for the years 1992, 1993 and 1994. Since 1992, the rail industry has witnessed a rise in operating revenues of 8.7 %, while operating expenses fell by 14%. Meanwhile, the air industry increased revenues by 11% while experiencing a 2.3% increase in expenditures. Bus industry revenues have increased less than one percent while expenditures have risen 1.9%.

Table 1.1

Revenues and Expenses, 1992-1994

Type of Service Type de service	Operating Revenues (\$millions) (including subsidies) Recettes d'exploitation (en milliers \$) (incluant les subventions)			Operating Expenses (\$millions) Dépenses d'exploitation (en milliers \$)		
	1992	1993	1994	1992	1993	1994
Inter/Chart - Interurbain/Autobus nolisés	612.0	591.7	578.9	589.6	565.1	530.5
Urban/School - Urbain/scolaire	4,460.2	4,485.4	4,526.2	3,953.9	4,013.9	4,097.3
Bus - Total - Autobus	5,072.2	5,077.1	5,105.1	4,543.5	4,579.0	4,627.8
Rail - Total - Train	6,909.5	6,992.8	7,510.2	7,786.0	6,604.9	6,677.2
Air - Total - Avion	7,548.4	7,535.3	8,375.8	7,784.3	7,548.5	7,963.3
Total	19,530.1	19,605.2	20,991.1	20,113.8	18,732.4	19,268.3

Passengers Carried

Table 1.2 displays traffic statistics for 1992-1994 for the bus, rail, and air sectors. Clearly, air transportation is responsible for the movement of the largest number of passengers. Since 1992 passengers carried by the air sector have increased 2% reaching almost 33 million. The rail and bus sectors have experienced diminishing levels of ridership. The number of bus passengers has dropped 23% since 1992. Meanwhile rail ridership declined 1.3%.

Partie 1

Secteur du transport des voyageurs au Canada

Transport par autobus, par train et par avion

Le secteur du transport au Canada dessert la population et les collectivités depuis les années 1830. L'impact du transport des voyageurs par autobus se mesure à tous les jours. Pour atteindre leur destination les voyageurs prennent l'autobus, le train et le service aérien. Les livraisons de colis se font aussi sur une base quotidienne avec les autobus, les trains et le service aérien. Dans les endroits éloignés ces services sont particulièrement importants. Ce secteur a jeté les bases de la croissance et de la prospérité économique en reliant les gens et les agglomérations et en fournissant des services de transport quotidien essentiels. Le secteur du transport est un élément clé de l'économie canadienne. Plus de 160,000 emplois proviennent de ce secteur.

Revenus et dépenses d'exploitation

En 1994, le secteur du transport au Canada a engendré des recettes de quelque \$21 milliards de dollars et procuré des emplois à 162,000 travailleurs. De plus, le secteur du transport des voyageurs au Canada a transporté au total 50 millions de voyageurs. À titre de comparaison, le tableau 1,1 présente les recettes et les dépenses d'exploitation des secteurs du transport par autobus, par train et par avion pour les années 1992, 1993 et 1994. Depuis 1992, le secteur ferroviaire a enregistré une croissance de 8,7 % de ses recettes d'exploitation, alors que ses dépenses d'exploitation ont diminué de 14 %. Entre-temps, les recettes des transporteurs aériens se sont accrues de 11 %, tandis que leurs dépenses ont progressé de 2,3 %. Le secteur du transport par autobus a augmenté de moins de 1% tandis que les dépenses ce sont accrues de 1,9%.

Tableau 1.1

Recettes et dépenses, 1992-1994

Type of Service Type de service	Operating Revenues (\$millions) (including subsidies) Recettes d'exploitation (en milliers \$) (incluant les subventions)			Operating Expenses (\$millions) Dépenses d'exploitation (en milliers \$)		
	1992	1993	1994	1992	1993	1994
Inter/Chart - Interurbain/Autobus nolisés	612.0	591.7	578.9	589.6	565.1	530.5
Urban/School - Urbain/scolaire	4,460.2	4,485.4	4,526.2	3,953.9	4,013.9	4,097.3
Bus - Total - Autobus	5,072.2	5,077.1	5,105.1	4,543.5	4,579.0	4,627.8
Rail - Total - Train	6,909.5	6,992.8	7,510.2	7,786.0	6,604.9	6,677.2
Air - Total - Avion	7,548.4	7,535.3	8,375.8	7,784.3	7,548.5	7,963.3
Total	19,530.1	19,605.2	20,991.1	20,113.8	18,732.4	19,268.3

Voyageurs transportés

Le tableau 1.2 présente des statistiques sur le trafic pour les années 1992 à 1994 dans les domaines du transport par autobus, par train et par avion. L'avion est, de toute évidence, le moyen de transport emprunté par le plus grand nombre de voyageurs. Depuis 1992, le nombre de passagers des transporteurs aériens a augmenté de 2 %, atteignant presque 33 millions de personnes. L'achalandage des sociétés ferroviaires et de transport par autobus a diminué. Le nombre de voyageurs a régressé de 23 % depuis 1992. Cependant l'achalandage des sociétés ferroviaires a marqué un recul de 1,3 %.

Table 1.2

Passengers Carried, 1992-1994

Type of Service Type de service	Passengers Carried (millions) - Voyageurs transportés (millions)		
	1992	1993	1994
Bus - Total - Autobus	14,872	10,863	11,438
Rail - Total - Train	4,241	4,112	4,184
Air - Total - Avion	32,202	31,483	32,863
Total	51,315	46,458	48,485

Tableau 1.2

Voyageurs transportés, 1992-1994
Passenger Bus and Urban Transit Industry Revenues

The passenger bus and urban transit industry consists of scheduled intercity bus, urban transit service, school bus service, and charter/other passenger bus carriers. Urban transit represents the predominant segment of the industry accounting for 68.8% of total revenues in 1994, 71.4% in 1993, and 70.7% in 1992. When combined with the school bus sector, the two segments of the industry generated 87% of total industry revenues in 1994, and 89% in 1993 and 1992 (see Figure 1 and Table 1.3). This is not surprising as 77% of the Canadian population live in an urban setting and all of Canada's ten major metropolitan areas have larger populations now than in 1992. In addition, there are currently 5.4 million people in Canada attending an educational institution.

Recettes du secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain

Le secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain se compose d'établissements de transport interurbain régulier par autobus, de transport urbain, de transport scolaire, de services d'autobus nolisés et d'autres services. Le transport urbain représente le segment dominant, avec 68,8 % des recettes totales en 1994, contre 71,4 % en 1993 et 70,7 % en 1992. Les services de transport urbain, de même que les services de transport des écoliers, ont compté pour 87 % des recettes totales du secteur en 1994, et 89 % en 1993 et 1992 (voir figure 1 et tableau 1.3). Ces chiffres ne sont pas surprenants, car 77 % des Canadiens vivent en milieu urbain et la population des dix plus grandes régions métropolitaines du Canada a augmenté depuis 1992. De plus, 5,4 millions de Canadiens fréquentent actuellement des établissements d'enseignement.

Figure 1

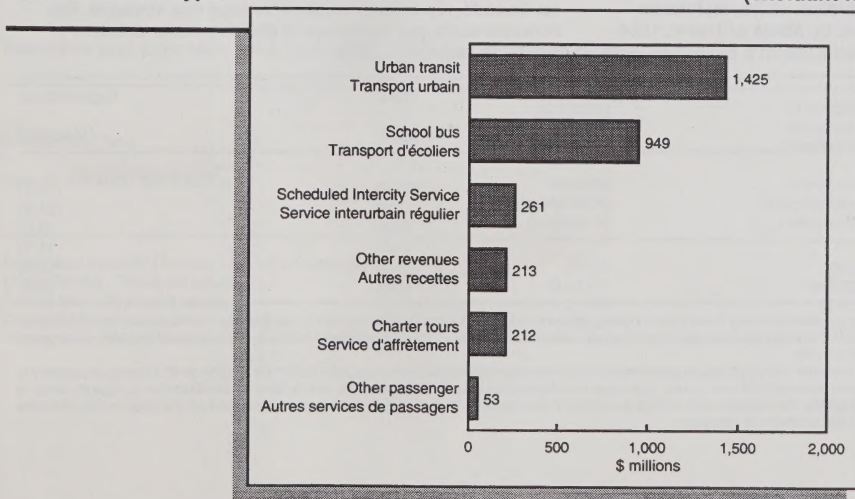
**Revenues (excluding subsidies),
by Bus Service Type, 1994**


Figure 1

**Recettes par type de service
(excluant les subventions), 1994**

Table 1.3

Passenger Bus Industry, Revenues, 1992-1994

Type of Service	Operating Revenues (\$millions) - Voyageurs transportés (millions \$)		
Type de service	1992	1993	1994
Intercity/Chart - Autobus nolisés	612.0	591.7	578.9
Urban/School - Urbain/scolaire	4,460.2	4,485.4	4,526.2
Bus - Total - Autobus	5,072.2	5,077.1	5,105.1

Meanwhile, scheduled intercity and charter bus service have experienced declining revenues. This may well relate to a decline in family income. With Canadian families having a 3.6% decrease in average income since 1988, people have less disposable money for activities such as travel.

Data from Statistics Canada's 1994 Canadian Travel Survey reveal Canadian travellers spent \$15.9 billion on total domestic travel in 1994. This included \$11.2 billion when travelling by automobile transportation, \$4 billion when travelling by air, \$484 million when travelling by bus, and \$171 million when travelling by rail.

Clearly the most frequent mode of transportation used by Canadians when travelling, in Canada, was the automobile. Almost 93% of domestic travel was done by auto, followed by air at 3.5%, bus at 2.3%, rail at 0.5% and boat at 0.3%. This is a continuation of a pattern observed since 1984.

Canadian Travel Survey, Total Domestic Travel in Canada, Percentage Distribution of Travel, Person Trips and Trip Expenditures, by Mode of Travel, 1994

Mode of Travel	Trips ¹	Expenditures
Mode de transport	Voyages ¹	Dépenses
		%
Auto - Voiture	(92.6)	(70.1)
Air - Avion	(3.5)	(24.9)
Bus - Autobus	(2.3)	(3.0)
Rail - Train	(0.5)	(1.1)
Boat - Bateau	(0.3)	(0.6)
Other/Not Stated - Autre/Indéterminé	(0.4)	(0.4)

¹ A trip is travel involving a person or persons returning home from a location 80 km or more away during the survey period. A trip has a maximum duration of one year. The following types of travel are not included in the Canadian Travel Survey definition of trip: travel to and from work or school; one-way travel involving a change of residence; travel by staff operating service.

¹ Un voyage est un déplacement qui amène une ou plusieurs personnes à retourner à leur domicile à partir d'un point qui en est éloigné de 80 km ou plus pendant la période d'enquête. Un voyage dure au maximum une année. Les types de déplacements suivants ne sont pas inclus dans la définition d'un voyage au sens de l'Enquête sur les voyages des Canadiens : les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école, les allers simples associés à un changement de résidence et les déplacements du personnel des sociétés de transport.

Tableau 1.3

Secteur du transport des voyageurs par autobus, recettes, 1992-1994

Cependant les recettes au titre du transport interurbain et par autobus nolisés ont diminué. Il se peut que ce phénomène soit lié à la baisse du revenu familial. Comme les familles canadiennes ont subi une réduction de 3,6 % de leur revenu moyen depuis 1988, les consommateurs disposent d'un revenu discrétionnaire moindre pour des activités telles que les voyages.

Selon les résultats de l'Enquête sur les voyages des Canadiens de 1994, les voyageurs canadiens ont dépensé 15,9 milliards de dollars en territoire canadien cette année-là, soit 11,2 milliards de dollars au titre du transport par voiture, 4 milliards de dollars pour le transport aérien, 484 millions de dollars pour le transport par autobus et 171 millions de dollars pour le transport ferroviaire.

Il est évident que le mode de transport le plus fréquemment utilisé par les Canadiens dans leurs déplacements au pays est l'automobile. Presque 93 % des déplacements au Canada sont effectués en voiture, alors que les proportions correspondantes pour l'avion, l'autobus, le train et le bateau se chiffrent respectivement à 3,5 %, 2,3 %, 0,5 % et 0,3 %. Ces résultats s'inscrivent dans les tendances observées depuis 1984.

Enquête sur les voyages au Canada, déplacements totaux au Canada, répartition en pourcentage des voyages, des déplacements par personne et des dépenses selon le mode de transport, 1994

SUMMARY PAGE**SOMMAIRE****"1994 Highlights"****Faits saillants pour 1994**

Companies Reporting -	889	Établissements déclarants -	889
Total Operating Revenues -	\$5.1 billion	Recettes d'exploitation totales -	\$5.1 milliards
Total Operating Expenses -	\$4.6 billion	Dépenses d'exploitation totales -	\$4.6 milliards
Operating Ratio -	0.91	Ratio d'exploitation -	0.91
Total Number of Employees -	58,951	Nombre total d'employés -	58,951
Total Vehicles Operated -	66,208	Matériel exploité total -	66,208
Total Passengers Carried -	12.8 million	Nombre total de voyageurs transportés -	12.8 millions
Total Distance Travelled -	1.6 billion kilometres	Distance totale parcourue -	1,6 milliards kilomètres

Revenues and Expenses 1994, by Bus Service Type**Revenues et dépenses d'exploitation 1994, par type de service**

Bus Service Type	Operating Revenues (\$millions)	Operating Expenses (\$millions)	Operating Ratio
Type de transport par autobus	Recettes d'exploitation (millions \$)	Dépenses d'exploitation (millions \$)	Ratio d'exploitation
Scheduled Intercity Carriers - Transport interurbain régulier	380.6	349.6	0.92
Urban Transit - Transport urbain	3,511.5	3,167.6	0.90
School Bus - Transport scolaire	1,014.7	929.7	0.92
Charter/Other - Autobus nolisés/autres services	198.3	180.9	0.91

Part 2

Overview of Busing in Canada

Number of Companies

The total number of companies surveyed for the years 1992 through to 1993 (when the survey included only those earning \$500,000 or more), declined 1.8% to 551 companies. For 1994, the survey was expanded to also include companies earning \$200,000 or more. As a consequence there were 889 companies (see Table 2.1 displayed by type of service). These 333 additional companies represent only 2% of total industry revenues and 1.4% of total expenditures.

Table 2.1

Number of Bus Companies, by Type of Service, 1992-1994

Type of Service Type de service	(\$500K+) (500 000 \$ et plus)			(\$200- \$499K) (200 000 \$ à 499 000 \$)		Total
	1992	1993	1994	1994	1994	1994
Urban Transit - Transport urbain	74	74	74	10		84
Intercity - Transport interurbain	28	29	27	19		46
School Bus - Transport scolaire	376	366	380	281		661
Charter/Other - Autobus nolisés/autres	83	82	75	23		98
Total	561	551	556	333		889

Operating Revenues

The Canadian passenger bus industry operating revenues grew less than one percent from \$5,072.2 million dollars in 1992 to \$5,105.1 million dollars in 1994 (see Table 2.2). When examined by specific type of bus service, the only gain in revenues was made in school bus service, increasing 16%. Detailed information for revenue by type of service for 1994 are provided in Table 2.3.

Table 2.2

Passenger Bus and Urban Transit Sector, Revenues by Service Type, 1992-1994

Type of Service Type de service	Revenues (\$millions) - Recettes (millions \$) (\$500K+) (500 000 \$ et plus)			(\$200 - \$499K) (200 000 \$ à 499 000 \$)		Total
	1992	1993	1994	1994	1994	1994
Urban Transit - Transport urbain	3,587.1	3,624.8	3,507	3.8		3,511.5
Intercity - Transport interurbain	397.4	361.7	375.4	5.2		380.6
School Bus - Transport scolaire	873.2	860.5	924.5	90.2		1,014.7
Charter/Other - Autobus nolisés/autres	214.5	230.1	190.5	7.8		198.3
Total	5,072.2	5,077.1	4,997.4	107.0		5,105.1

Partie 2

Aperçu du transport par autobus au Canada

Nombre d'entreprises

Le nombre total d'entreprises enquêtées en 1992 et 1993 (années où l'enquête ne portait que sur les entreprises dont les recettes se chiffraient à 500 000 \$ ou plus) est tombé à 551, soit un fléchissement de 1,8 %. Pour 1994, l'enquête a été étendue aux entreprises ayant déclaré des recettes de 200 000 \$ ou plus. Par conséquent, le nombre d'entreprises est passé à 889 (voir le Tableau 2.1 où elles sont réparties selon le type de service). Ces 333 entreprises additionnelles comptent pour seulement 2 % des recettes totales du secteur et 1.4% du total des dépenses.

Table 2.1

Nombre de transporteurs par autobus selon le type de service, 1992-1994

Recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation du secteur du transport des voyageurs par autobus au Canada ont augmenté de moins de 1% de 5,07 milliards de dollars en 1992 à 5,1 milliard \$ en 1994, (voir le tableau 2.2). La ventilation des données selon le type de service montre que les gains les plus importants ont été enregistrés par le transport des écoliers augmentant de 16%. De l'information détaillé sur les recettes par type de service vous est fourni au tableau 2.3.

Tableau 2.2

Secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, recettes selon le type de service, 1992-1994

Table 2.3

Passenger and Urban Transit Bus Industry, Types of Revenues, 1994

Tableau 2.3

Secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, types de recettes, 1994

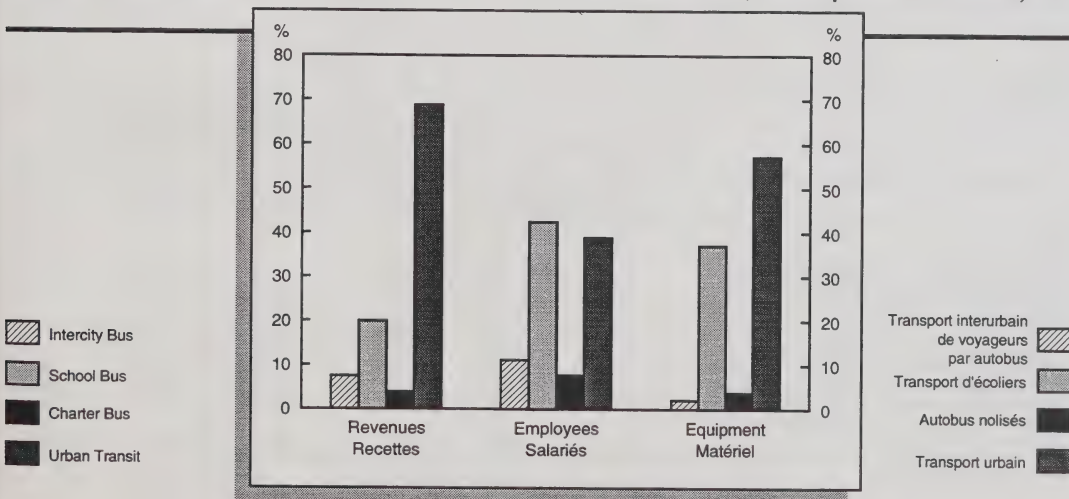
	Intercity Interurbain	Urban Urbain	Charter/Other Autobus/nolisés autres	School Bus Scolaire	Total
Companies Reporting - Entreprises déclarantes	46	84	98	661	889
	(\$ millions)				
Operating Revenues (excluding subsidies) - Recettes d'exploitation (subventions non comprises)	380.6	1,518.9	198.3	1,014.7	3,112.5
Urban Transit Service - Transport urbain	-	1,425.3	-	-	1,425.3
Intercity Service - Transport interurbain	241.2	1.2	10.8	7.5	260.7
Charter/Tours - Autobus nolisés/d'excursion	37.9	3.3	116.6	54.2	212.0
School Bus Service - Transport scolaire	3.1	3.8	28.6	913.9	949.4
Other Passenger - Autres services	-	4.9	30.5	17.1	52.5
Other Revenues - Autres recettes	98.5	80.4	11.8	21.9	212.6
Total Subsidies - Subventions totales	-	1,992.6	-	-	1,992.6
Total Revenues - Recettes totales	380.6	3,511.5	198.3	1,014.7	5,105.1

Figure 2 displays revenues, number of employees, and vehicles for each of the four types of bus service. For 1994 urban transit service accounted for the largest proportion of total revenues, 69% while employing 39% of employees and owning 57% of the vehicles. Comparatively, school bus service represents 20% of total revenues, employs 42% of personnel and 37% of vehicles.

La figure 2 nous fait voir les revenus, le nombre de salariés et le matériel pour chacun des 4 types de services d'autobus. En 1994, le transport urbain a compté pour la part la plus importante des recettes totales 69 %, le nombre de salariés 39 % et possédant 57 % de la flotte de véhicules. Comparativement le service de transport d'écoliers représentait 20 % des recettes totales, 42 % des salariés et 37 % des véhicules.

Figure 2

Figure 2

**Passenger Bus & Urban Transit Industry
Share of Total Revenues, Employment
and Equipment, 1994****L'industrie du transport des voyageurs
par autobus et du transport urbain: part des
recettes totales, de l'emploi et du matériel, 1994**

Operating Expenses

Total operating expenditures increased 1.9% from \$4.5 billion in 1992 to \$4.6 billion in 1994 (see Table 2.4). In reviewing expenditure data by bus service type, school bus service experienced an increase in expenses of 14% and urban transit an increase of less than 1%. Intercity service and charter/other service had overall decreases in expenditures between 1992 and 1994.

Table 2.4

Passenger Bus and Urban Transit Sector, Expenses, by Service Type, 1992-1994

Type of Service Type de service	Expenses (\$millions) - Dépenses (millions \$)				
	(\$500K+)			(\$200 - \$499K)	
	(500 000 \$ et plus)			(200 000 \$ à 499 000 \$)	
	1992	1993	1994	1994	Total 1994
Urban Transit - Transport urbain	3,140.8	3,246.0	3,163.8	3.8	3,167.6
Intercity - Transport interurbain	382.3	344.4	344.4	5.2	349.6
School Bus - Transport scolaire	813.1	768.0	883.5	46.2	929.7
Charter/Other - Autobus nolisés/autres	207.3	220.7	173.1	7.8	180.9
Total	4,543.5	4,579.1	4,564.8	63.0	4,627.8

Table 2.5 presents a detailed breakdown of 1994 total operating expenses based on the type of service provided by each segment of the industry. Salaries, wages and employee benefits, account for the largest proportion of expenses, totalling 57%.

Table 2.5

Passenger and Urban Transit Bus Industry, Types of Expenses, 1994

	Intercity	Urban	Charter/Other	School Bus	Total
	Interurbain	Urbain	Nolisés/autres	Scolaires	
	(\$ millions)				
Companies Reporting - Entreprises déclarantes	46	84	98	661	889
Drivers - Wages & Salaries - Rémunération	77.7	1,214.8*	46.1	305.7	1,644.3
Other Employees - Wages & Salaries - Autres employés - rémunération	54.6	783.5	24.1	123.8	986
All Employee Benefits - Avantages sociaux	25.2	-	10.9	59.9	96
Repair and Maintenance - Réparations et entretien	27.2	307.8	18.0	81.4	434.4
Fuel (including taxes) - Carburant (taxes comprises)	26.3	185.7	19.9	104.8	336.7
Other Operating Expenses - Autres dépenses d'exploitation	138.5	675.8	62.2	254.1	1,130.4
Total Operating Expenses - Dépenses d'exploitation totales	49.6	3,167.6	180.9	929.7	4,627.8

* Includes employee benefits.

* Inclut les avantages sociaux.

Le tableau 2.5 présente une ventilation détaillée des dépenses d'exploitation totales en 1994 selon le type de service dispensé par chaque segment du secteur du transport des voyageurs par autobus. Les traitements et salaires ainsi que les avantages sociaux des employés ont représenté une large proportion des dépenses soit 57%.

Tableau 2.4

Secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, dépenses selon le type de service, 1992-1994

Tableau 2.5

Secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, types de dépenses, 1994

Government Subsidies

Data in Table 2.6 reveal since 1992, government and capital subsidies have decreased 6.7%. While total urban transit revenues (including subsidies) have decreased 2.1%, subsidies remain at almost 57% of total operating revenues.

Subventions gouvernementales

Les données du tableau 2.6 montrent que depuis 1992, les subventions gouvernementales et les subventions en capital ont diminué de 6,7 %. Les recettes totales au titre du transport urbain (subventions comprises) ont fléchi de 2,1 %, alors que les subventions se sont maintenues à presque 57 % des recettes d'exploitation totales.

Table 2.6

Government Subsidies

Tableau 2.6

Subventions gouvernementales

Year	(\$millions) Total Subsidy	(\$millions) Total Revenue	Subsidy as a Percentage of Total Revenue
Année	(millions \$) Subventions totales	(millions \$) Recettes totales	Subventions en pourcentage des recettes totales
1994	1,992.6	3,511.5	56.7
1993	2,130.9	3,624.8	58.8
1992	2,135.2	3,587.1	59.5

Balance Sheet

In 1994, assets amounted to \$1.8 billion. This represents a 5.2% increase from 1993. Liabilities amounted to \$906 million, an increase of 8.6% from 1993. In 1994, the long-term debt accounted for 53% of total liabilities, compared to 63.3% in 1993.

Bilan

En 1994, l'actif des transporteurs par autobus s'est chiffré à 1.8 milliards de dollars. Cela représente une augmentation de 5.2 % par rapport à 1993. Le passif s'est établi à 906 millions de dollars, soit un accroissement de 8.6 % par rapport à 1993. En 1994, la dette à long terme a représenté 53% du passif total, comparativement à 63,3 % en 1993.

Table 2.7

Balance Sheet - Passenger Bus Industry, 1992-1994

Tableau 2.7

Bilan - Secteur du transport des voyageurs par autobus, 1992-1994

Year	Assets	Liabilities	LT debt as % of Liabilities
Année	Actif	Passif	Dette à long terme et % du passif
(\$millions \$)			
1994	1,797,543	906,673	478,670 (52.8)
1993	1,708,226	834,831	528,091 (63.3)
1992	1,829,651	932,418	602,544 (64.6)

Operating Profit

In 1992, gross profits were \$15 million, rising to \$17 million in 1993. In 1994 gross profits were \$31 million (see Table 2.8).

Profit opérationnel

En 1992 le profit a été de \$15 millions, augmentant à \$17 millions en 1993. En 1994 le profit a été de \$31 millions. (voir tableau 2.8)

Table 2.8

Operating Profit 1992-1994

Year	Operating Profit (\$million)
Année	Profit opérationnel (million \$)
1994	31,067
1993	17,244
1992	15,134

Tableau 2.8

Profit opérationnel 1992-1994

Financial ratios comparing 1993 and 1994 for the various bus service types (see Table 2.9) reflect that bus companies are making better use of assets and controlling costs. These are discussed in greater detail in Part 3 of the publication.

Le tableau 2.9 nous indique divers ratios financiers. Par exemple en comparant 1993 et 1994 pour les différents type de services d'autobus les compagnies font meilleur usage de leurs actifs et de leurs contrôle sur les dépenses. Ceci est plus élaboré dans la partie 3 de cette publication.

Table 2.9

Passenger and Urban Transit Bus Industry, Financial Ratios, 1993 and 1994

Tableau 2.9

Secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain ratios financiers, 1993 et 1994

	Intercity		Charter/Other		School Bus	
	Interurbain		Nolisés/autres		Scolaire	
	1993	1994	1993	1994	1993	1994
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.92	0.91	0.91	0.89	0.92
Current Ratio - Ratio du fonds de roulement	0.75	1.21	0.76	0.95	1.45	1.93
Debt Ratio - Ratio d'endettement	48.48	56.39	73.21	67.53	45.12	46.59
Long-Term debt/Total Assets Dette à long terme/ actif total	24.84	12.15	42.45	20.56	30.65	31.20
Total Asset Turnover - Rotation de l'actif total	1.17	1.14	1.21	1.14	0.71	0.79
Fixed Asset Turnover - Rotation de l'actif immobilisé	1.55	1.29	1.89	1.84	1.47	1.71

Part 3

Busing in Canada by Type of Service

Scheduled Intercity Carrier Passenger Bus Service

Principal Statistics

Scheduled intercity passenger companies are primarily engaged in operating interurban and rural bus operations. In 1992, there were 28 intercity companies, increasing to 29 in 1993. In 1994, there were a total of 46 intercity companies comprised of 27 companies generating revenues of \$500,000 and greater, and 19 companies earning between \$200,000 and \$499,999. These additional companies represent 1.5% of total industry revenues and 1.5% of expenditures.

Total operating revenues have varied. In 1992 revenues were \$397.4 million, compared to \$361.7 million in 1993, and \$380.6 million in 1994. During the same time period, operating expenditures have fluctuated from \$382.3 to \$349.6 in 1994. (see Principal Statistics below)

The number of passengers carried rose from 10.9 million in 1993 to 11.4 million in 1994, still below the 14.9 million riders in 1992. Although the number of vehicles has not increased since 1992, the total distance travelled has continued to rise, growing from 148.5 million kilometers in 1992 to 165.8 million kilometers in 1994.

Despite falling revenues, the intercity bus industry continues to maintain an operating profit. In 1994 operating profits were \$31 million. The operating ratio improved from 0.96 in 1992 to 0.92 in 1994.

Scheduled Intercity Bus Service, Principal Statistics, 1992-1994

	1992	1993	1994
Companies - Compagnies	28	29	46
Operating Revenues (millions\$) - Recettes d'exploitation (millions de \$)	397.4	361.7	380.6
Operating Expenses (millions\$) - Dépenses d'exploitation (millions de \$)	382.3	344.4	349.6
Gross Profit (millions\$) - Bénéfice brut (millions de \$)	6.4	29.6	31.1
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.96	0.95	0.92
Employees - Nombre de salariés	-	-	3,841
Vehicles - Nombre de véhicules	1,388	1,252	1,388
Passengers Carried (million) - Nombre de voyageurs transportés (millions de \$)	14.9	10.9	11.4
Distance Travelled (million kms) - Distance parcourue (millions de km)	148.5	139	165.8

Employees and Salaries

There were 3,841 individuals employed by intercity bus companies in 1994. The annual average wage was \$41,013. Total compensation as a percentage of expenditures was 45%.

Partie 3

Le transport par autobus au Canada selon le type de service

Service régulier de transport interurbain de voyageurs par autobus

Statistiques principales

Les compagnies de transport interurbain régulier de voyageurs exploitent principalement des services de transport interurbain et rural de voyageurs. En 1992, il y avait 28 compagnies de transport interurbains tandis qu'il y en avait 29 en 1993. Des 46 compagnies de transport interurbain exploitées en 1994, 27 avaient des recettes de 500 000 \$ ou plus et les 19 autres avaient des recettes se situant entre 200 000 \$ et 499 999 \$. Ces compagnies représentent 1.5% du total des revenus de l'industrie et 1.5% des dépenses.

Les recettes d'exploitation totales ont fluctué. En 1992, les recettes étaient de 397,4 millions de dollars, par rapport à 361,7 millions de dollars en 1993 et à 380,6 millions de dollars en 1994. Pendant cette même période, les dépenses d'exploitation ont été comprises entre 382,3 millions de dollars et 349,6 millions de dollars en 1994. (Voir Statistiques principales, ci-dessous.)

Le nombre de voyageurs transportés est passé de 10,9 millions en 1993 à 11,4 millions en 1994, bien en deçà des 14,9 millions de voyageurs transportés en 1992. Bien que le nombre de véhicules n'ait pas augmenté depuis 1992, la distance parcourue totale a continué de croître, passant de 148,5 millions de kilomètres en 1992 à 165,8 millions de kilomètres en 1994.

Malgré la chute des recettes, l'industrie du transport interurbain par autobus connaît toujours des bénéfices d'exploitation. En 1994, les bénéfices d'opérations étaient de 31 millions de dollars. Le ratio d'exploitation s'est amélioré de 1992 à 1994, passant de 0,96 à 0,92.

Service régulier de transport interurbain par autobus, Statistiques principales, 1992-1994

	1992	1993	1994
Companies - Compagnies	28	29	46
Operating Revenues (millions\$) - Recettes d'exploitation (millions de \$)	397.4	361.7	380.6
Operating Expenses (millions\$) - Dépenses d'exploitation (millions de \$)	382.3	344.4	349.6
Gross Profit (millions\$) - Bénéfice brut (millions de \$)	6.4	29.6	31.1
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.96	0.95	0.92
Employees - Nombre de salariés	-	-	3,841
Vehicles - Nombre de véhicules	1,388	1,252	1,388
Passengers Carried (million) - Nombre de voyageurs transportés (millions de \$)	14.9	10.9	11.4
Distance Travelled (million kms) - Distance parcourue (millions de km)	148.5	139	165.8

Salariés et salaires

L'effectif des compagnies de transport interurbain par autobus était de 3 841 personnes en 1994. Le salaire moyen était de 41 013 \$. La rémunération totale, en pourcentage des dépenses, se situait à 45 %.

Number of Employees and Total Compensation, 1994

Year	Number of Employees	Compensation (\$000)	Average Annual Compensation	Compensation as a % of Expenses
Année	Nombre de salariés	Rémunération (000 \$)	Rémunération annuelle moyenne	Rémunération, en % des dépenses
1994	3,841	\$157,552	\$41,013	45.1

As labour costs account for a large portion of bus industry operating expenses, an important measure of productivity is the revenue generated per employee. In 1994 revenue generated per employee was \$99,101.

Comme les coûts de la main-d'oeuvre représentent une grande partie des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport par autobus, les recettes générées par salarié constituent un important instrument de mesure de la productivité. En 1994, les recettes générées par salarié étaient de 99 101 \$.

Revenue Generated per Employee, 1994

Year	Number of Employees	(\$millions) Revenue	Revenue per Employee
Année	Nombre de salariés	Recettes (millions \$)	Recettes par salarié
1994	3,841	\$380.6	\$99,101

Vehicles

The number of buses remained stable at 1,388. At the same time, the total number of kilometres travelled increased to 165.8 million kilometres in 1994.

Vehicle utilization as measured by kilometers per unit of equipment operated was 119,483, up 12% from 1992. Productivity as measured by distance driven per employee was 43,177 kilometres.

Vehicle Kilometers per Unit of Equipment, 1992-1994

Year	Total Vehicles	Number of Kilometers Travelled ('000)	Kilometers per Unit of Equipment
Année	Nombre total de véhicules	Nombre de km parcourus (000)	Kilomètres par unité de matériel exploité
1994	1,388	165,843	119,483
1993	1,252	138,695	110,779
1992	1,388	148,526	107,007

Balance Sheet

In 1994, total assets amounted to \$334.8 million and liabilities amounted to \$188.8 million. In 1994, the long-term debt improved to 21.6% of total liabilities, compared to 51.2% in 1993, and 57.2 in 1992. The operating ratio, which measures the ability of the industry to meet its financial obligations in the short term was set at 0.92 in 1994, compared to 0.95 in 1993, and 0.96 in 1992.

Véhicules

Le nombre d'autobus est demeuré stable à 1 388. En même temps, le nombre total de kilomètres parcourus est passé à 165,8 millions de kilomètres en 1994.

L'utilisation des véhicules, mesurée en véhicules-kilomètres par unité de matériel exploité, atteignait 119 483, une hausse de 12 % par rapport à 1992. La productivité était de 43 177 kilomètres parcourus au volant par salarié.

Véhicules-kilomètres par unité de matériel exploité, 1992-1994**Bilan**

En 1994, l'actif total se montait à 334,8 millions de dollars tandis que le passif se situait à 188,8 millions de dollars. En 1994, la dette à long terme a connu une amélioration pour s'établir à 21,6 % du passif total, par rapport à 51,2 % en 1993 et à 57,2 % en 1992. Le ratio d'exploitation, mesure de la capacité de l'industrie de respecter ses obligations financières à court terme, était de 0,92 en 1994 tandis qu'il était de 0,95 en 1993 et de 0,96 en 1992.

General Trends

Since 1992 industry earnings have risen. In 1994, gross profits of \$31 million were reported, up from \$17 million in 1993, and \$15 million in 1992.

In the key area of productivity, while the number of vehicles were reduced 13%, kilometres per unit of equipment has increased 12%.

Various financial ratios displayed below reflect that intercity bus companies have been successful at controlling costs and making better use of assets. The operating ratio has improved from 0.96 to 0.92 indicating less operating revenues being absorbed by expenses. The current ratio has improved from 0.63 to 1.21 establishing that short-term creditors are well covered by short-term assets. The debt ratio and total asset turnover have varied since 1992 but are still stable. Long-term debt as a percentage of total debt improved to 12.15. Although the fixed asset turnover improved from 1.51 in 1992 to 1.55 in 1993, it slipped to 1.29 in 1994.

Scheduled Intercity Bus Service, Financial Ratios, 1992-1994

	1992	1993	1994
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.96	0.95	0.92
Current Ratio - Ratio du fonds de roulement	0.63	0.75	1.21
Debt Ratio - Ratio d'endettement	62.09	48.48	56.39
Long-term debt/Total Assets - Dette à long terme/Total disponibilité	35.52	24.84	12.15
Total Asset Turnover - Rotation de l'actif total	1.06	1.17	1.14
Fixed Asset Turnover - Rotation de l'actif immobilisé	1.51	1.55	1.29

Tendances générales

Depuis 1992, les recettes de l'industrie ont progressé. En 1994, les bénéfices bruts déclarés se montaient à 31 millions de dollars alors qu'ils se situaient à 17 millions en 1993 et à 15 millions de dollars en 1992.

Au titre très important de la productivité, tandis que le nombre de véhicules subissaient une régression de 13 %, le nombre de kilomètres par unité de matériel exploité progressait de 12 %.

Les divers ratios financiers donnés ci-dessous indiquent bien dans quelle mesure les compagnies de transport interurbain par autobus ont réussi à réduire les coûts et à mieux utiliser l'actif. Le ratio d'exploitation a progressé de 0,96 à 0,92, ce qui indique qu'il y a moins de recettes d'exploitation qui servent à payer les dépenses. Le ratio du fonds de roulement s'est aussi amélioré en passant de 0,63 à 1,21; ainsi, la dette à court terme est bien assurée par l'actif à court terme. Le ratio d'endettement et la rotation de l'actif total ont fluctué depuis 1992, mais ils sont encore stables. La dette à long terme représente un faible 12,15 % de la dette totale et s'améliore toujours. Bien que la rotation de l'actif immobilisé se soit améliorée, passant de 1,51 en 1992 à 1,55 en 1993, elle a connu un recul pour se situer à 1,29 en 1994.

Service de transport interurbain régulier par autobus, Ratios financiers, 1992-1994

Urban Transit Bus Service

Principal Statistics

In 1992 and 1993 there were 74 urban transit bus companies. In 1994, there were a total of 84 urban transit companies comprised of 74 companies generating revenues of \$500,000 and greater, and 10 companies earning between \$200,000 and \$499,999. These additional companies represent less than one percent of total industry revenues and expenditures.

Operating revenues including subsidies declined from almost \$3.6 billion in 1992 to over \$3.5 billion by 1994. In comparison, expenditures that were \$3.14 billion in 1992, reached \$3.17 billion in 1994. The operating ratio stands at 0.90 in 1994.

Urban transit services carried 1.36 billion passengers in 1994, a 4.9% decrease from 1992. Despite the fall in passengers carried, the number of vehicles rose 3.5% to 13,411 from 1992 to 1994. In addition, by 1994, the total distance travelled increased 2.9% to 776.5 million kilometers. The total number of employees has decreased 1.3%.

Service de transport urbain

Statistiques principales

En 1992 et 1993, il y avait 74 compagnies de transport urbain. En 1994, il y avait en tout 84 compagnies de transport urbain dont 74 généraient des recettes de 500 000 \$ ou plus, tandis que les recettes des dix autres compagnies se situaient entre 200 000 \$ et 499 999 \$. Ces compagnies représentent moins de 1 % du total des revenus et des dépenses.

Les recettes d'exploitation, y compris les subventions, ont subi une baisse, passant de près de 3,6 milliards de dollars en 1992 à plus de 3,5 milliards de dollars en 1994. Parallèlement, les dépenses qui se montaient à 3,14 milliards de dollars en 1992 ont atteint 3,17 milliards de dollars en 1994. Le ratio d'exploitation se situait à 0,90 en 1994.

Les services de transport urbain ont été utilisés par 1,36 milliard de voyageurs en 1994, une chute de 4,9 % par rapport à 1992. Malgré la réduction du nombre de voyageurs transportés, le nombre de véhicules a augmenté de 3,5 % de 1992 à 1994, année où il s'établissait à 13 411. En outre, la distance parcourue totale était de 776,5 millions de kilomètres en 1994, une augmentation de 2,9 %. Le nombre total de salariés a diminué de 1,3 %.

Urban Transit Bus Service, Principal Statistics, 1992-1994**Service de transport urbain, Statistiques principales, 1992-1994**

	1992	1993	1994
Companies - Compagnies	74	74	84
Operating Revenues (\$millions) - Recettes d'exploitation (millions \$)	3,587.1	3,624.8	3,511.5
Operating Expenses (\$millions) - Dépenses d'exploitation (millions \$)	3,140.8	3,246.0	3,167.6
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.85	0.90	0.90
Employees - Nombre de salariés	38,317	38,128	37,814
Vehicles - Nombre de véhicules	12,956	13,527	13,411
Passengers Carried (billion) - Voyageurs transportés (milliard)	1.43	1.4	1.36
Distance Travelled (million km) - Distance parcourue (millions de Km)	754.4	756.6	776.5

Employees and Salaries

There were 37,814 individuals employed full time by the industry in 1994, a decrease of 1.3% or 503 employees, from 1992. The annual average wage rose 4.2% from \$50,596 to \$52,734. Total compensation (employee salaries and benefits) as a percentage of total expenditures increased to 63% from 62% in 1992.

Salariés et salaires

L'effectif de l'industrie en 1994 était de 37 814 personnes employées à plein temps, 503 de moins qu'en 1992, une réduction de 1,3 %. Le salaire annuel moyen est passé de 50 596 \$ à 52 734 \$, ce qui représente une augmentation de 4,2 %. La rémunération totale (salaires et avantages des salariés), en pourcentage du total des dépenses, est passée de 62 % en 1992 à 63 %.

Number of Employees and Total Compensation, 1992-1994**Nombre de salariés et rémunération totale, 1992-1994**

Year	Number of Employees	Compensation (\$'000)	Average Annual Compensation	Compensation as a % of Expenses
Année	Nombre de salariés	Rémunération (000 \$)	Rémunération annuelle moyenne	Rémunération, en % des dépenses
1994	37,814	\$1,994,088	\$52,734	62.9
1993	38,128	\$1,994,619	\$52,314	61.4
1992	38,317	\$1,952,492	\$50,596	62.2

Since labour costs account for a large portion of bus industry operating expenses, a measure of productivity the revenue generated per employee. In 1992 the revenue generated per employee was \$93,616, rising to \$95,069 in 1993, and declining to \$92,862 in 1994.

Comme les coûts de la main-d'oeuvre représentent une grande partie des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport par autobus, les recettes générées par salarié constituent un instrument de mesure de la productivité. En 1992, les recettes générées par salarié étaient de 93 616 \$ et elles sont passées à 95 069 \$ en 1993, une hausse qui fut suivie d'une baisse en 1994, année où elles s'établissaient à 92 862 \$.

Revenue Generated per Employee, 1992-1994**Recettes générées par salarié, 1992-1994**

Year	Number of Employees	(\$millions) Revenue	Revenue per Employee
Année	Nombre de salariés	Recettes (millions \$)	Recettes par salarié
1994	37,814	\$3,511.5	\$92,862
1993	38,128	\$3,624.8	\$95,069
1992	38,317	\$3,587.1	\$93,616

Vehicles

Since 1992, the number of buses increased by 3.5% or 455 buses, to 13,411 buses in 1994. During the same time period, the total number of kilometers travelled has increased 2.9% to 7.76 billion kilometers in 1994.

Véhicules

Depuis 1992, le nombre d'autobus a augmenté de 3,5 %, ou de 455 autobus, pour se situer à 13 411 en 1994. Pendant cette période, le nombre total de kilomètres parcourus a toutefois augmenté de 2,9 % et a atteint 7,76 milliards de kilomètres en 1994.

The number of kilometers travelled per unit of equipment operated declined from 58,228 kilometers in 1992, to 57,898 kilometers travelled in 1994. In addition, productivity as measured by distance driven per employee improved 4.3% from 19,688 in 1992, to 20,533 in 1994, a rise of 845 kilometers per unit.

Le nombre de kilomètres parcourus par unité de matériel exploité a diminué pour passer de 58 228 kilomètres en 1992 à 57 898 kilomètres en 1994. En outre, la productivité, mesurée en distance parcourue au volant par salarié, s'est améliorée de 4,3 %; de 19 688 qu'elle était en 1992, elle s'est située à 20 533 en 1994, une augmentation de 845 kilomètres par unité.

Vehicle Utilization - Kilometers per Unit of Equipment, Kilometers per Employee, 1992-1994

Utilisation des véhicules - Kilomètres par unité de matériel, kilomètres par salarié, 1992-1994

Year	Total Vehicles	Number of Kilometers Travelled ('000)	Kilometers per Unit of Equipment	Number of Employees	Kilometers per Employee
Année	Nombre total de véhicules	Nombre de kilomètres parcourus (000)	Nombre de kilomètres par unité de matériel	Nombre de salariés	Nombre de kilomètres par salariés
1994	13,411	776,471	57,898	37,814	20,533
1993	13,527	756,634	55,935	38,128	19,845
1992	12,956	754,399	58,228	38,317	19,688

General Trends

Since 1992, operating revenues have fallen 2% largely due to a 6.7% (equivalent to a \$142 million) drop in capital and operating subsidies. Despite revenues dropping 2% and the number of passengers declining almost 5%, the distance buses have travelled have increased 3%. In addition, the revenue per employee and operating ratio have remained stable.

Meanwhile operating expenditures have increased less than 1%. Costs have been controlled as witnessed by a spending decrease of 5% in general administration. Despite the number of employees declining 1.3%, and 3.4% more equipment, productivity has changed with the distance travelled per unit of equipment down slightly, and the number of kilometers travelled per employee increasing by 4.3%.

School Bus Service

Principal Statistics

School bus companies provide extensive school bus service. They also, however, provide, some intercity, charter, and other passenger bus service. In 1992, there were 5.2 million students enrolled full-time in Canadian elementary and secondary schools. The total increased to 5.3 million by 1994. Many of these students require daily busing provided through school boards using contract busing.

In 1994, there were 661 companies compared to 376 in 1992. Total operating revenues were \$1,014 million while operating expenditures reached \$929.7 million. These additional 295 companies represent 9 % of total industry revenues and 5% of total expenditures.

There were 14,631 employees in 1994. The number of buses totaled 24,504. The total distance travelled by school buses in 1994 reached 521.2 million kilometers.

Tendances générales

Depuis 1992, les recettes d'exploitation ont subi une chute de 2 %, du fait en grande partie d'une forte réduction de 6,7 % des subventions de capital et d'exploitation, une réduction équivalant à 142 millions de dollars. Malgré une chute des recettes de 2 % et une réduction de presque 5 % du nombre de voyageurs transportés, la distance parcourue par les autobus a augmenté de 3 %. En outre, les recettes par salarié et le ratio d'exploitation sont demeurés stables.

Entre-temps, les dépenses d'exploitation ont augmenté de moins de 1 %. Il y a eu réduction des coûts comme en témoigne une diminution des dépenses de 5 % au titre de l'administration générale. Malgré des réductions de 1,3 % du nombre des salariés et plus de 3,4 % du matériel, la productivité a connu une amélioration, la distance parcourue par unité de matériel exploité diminuant et le nombre de kilomètres parcourus par salarié augmentant de 4,3 %.

Service d'autobus scolaires

Statistiques principales

Les compagnies d'autobus scolaires fournissent un vaste service d'autobus scolaires. Cependant, elles fournissent aussi certains services de transports interurbains, nolisés et autres de voyageurs par autobus. En 1992, les écoles primaires et secondaires canadiennes comptaient 5,2 millions d'étudiants à temps plein. Ce nombre a augmenté et se situait à 5,3 millions en 1994. Un grand nombre de ces étudiants doivent être transportés chaque jour dans des autobus fournis dans le cadre de marchés passés par les conseils scolaires.

En 1994, le nombre de compagnies était de 661 par rapport à 376 en 1992. Les recettes d'exploitation totales se montaient à 1 014 millions de dollars tandis que les dépenses d'exploitation atteignaient 929,7 millions de dollars. Ces 295 compagnies représente 9% du total des revenus de l'industrie et 5% des dépenses.

Ce secteur comptait 14 631 salariés en 1994. Le nombre total d'autobus était de 24 504. La distance totale parcourue par les autobus scolaires atteignait 521,2 millions de kilomètres en 1994.

School Bus Service, Principal Statistics, 1992-1994**Service d'autobus scolaires, Statistiques principales, 1992-1994**

	1992	1993	1994
Companies - Compagnies	376	366	661
Operating Revenues (\$millions) - Recettes d'exploitation (millions \$)	873.2	860.5	1,014.7
Operating Expenses (\$millions) - Dépenses d'exploitation (millions \$)	813.1	768.0	929.7
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.92	0.89	0.92
Employees - Nombre de salariés	-	-	14,631
Vehicles - Nombre de véhicules	25,071	24,356	24,504
Distance Travelled (million km) - Distance parcourue (millions de km)	482.5	456.0	521.2

Employees and Salaries**Salariés et salaires**

There were 14,631 individuals employed by the school bus industry in 1994. The annual average wage was \$29,356. Total compensation as a percentage of expenditures was 46.2%.

L'effectif du secteur du transport scolaire était 14 631 personnes en 1994. Le salaire annuel moyen se situait à 29 356 \$. La rémunération totale, en pourcentage des dépenses, était de 46,2 %.

Number of Employees and Total Compensation, 1994**Nombre de salariés et rémunération totale, 1994**

Year	Number of Employees	Compensation (\$'000)	Average Annual Compensation	Compensation as a % of Expenses
Année	Nombre de salariés	Rémunération (000 \$)	Rémunération annuelle moyenne	Rémunération, en % des dépenses
1994	14,631	429,509	\$29,356	46.2

Since labour costs account for a large portion of bus industry operating expenses, a measure of productivity is the revenue generated per employee. In 1994, the revenue generated per employee was \$69,350.

Comme les coûts de la main-d'oeuvre représentent une grande partie des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport par autobus, les recettes générées par salarié constituent un instrument de mesure de la productivité. En 1994, les recettes générées par salarié se montaient à 69 350 \$.

Revenue Generated per Employee, 1994**Recettes générées par salarié, 1994**

Year	Number of Employees	(\$millions) Revenue	Revenue per Employee
Année	Nombre de salariés	Recettes (millions \$)	Recettes par salarié
1994	14,631	1,014.7	69,350

Vehicles**Véhicules**

The number of buses was 24,504 in 1994. At the same time, the total number of kilometres travelled reached 521,190 million kilometres.

Le nombre d'autobus était de 24 504 en 1994. En même temps, le nombre total de kilomètres parcourus atteignait 521 190 millions de kilomètres.

Vehicle utilization as measured by kilometers per unit of equipment operated was 21,270. Productivity as measured by distance driven per employee was 35,622 kilometres in 1994.

L'utilisation des véhicules, mesurée en kilomètres par unité de matériel exploité, était de 21 270. La productivité était de 35 622 kilomètres de distance parcourue au volant par salarié en 1994.

Vehicle Kilometers per Unit of Equipment, 1992-1994

Year	Total Vehicles	Number of Kilometers Travelled ('000)	Kilometers per Unit of Equipment
Année	Nombre total de véhicules	Nombre de kilomètres parcourus (000)	Kilomètres par unité de matériel
1994	24,504	521,190	21,270
1993	24,356	455,977	18,721
1992	25,071	482,450	19,243

Balance Sheet

In 1994, total assets were \$1.2 billion and liabilities totalled \$601 million. Long-term debt represented 67% of total liabilities, compared to 68% in 1993 and 69% in 1992. The operating ratio was 0.92, the same as 1992.

General Trends

In 1994, net operating revenues were \$85 million compared to \$93 million in 1993, and \$60 million in 1992. Costs are being controlled by measures such as decreasing the number of vehicles. At the same time production in terms of the total kilometres travelled has increased. The operating ratio is stable and long-term debt as a percentage of total liabilities continues to decrease yearly.

Various financial ratios indicate that school bus companies are managing assets well. The operating ratio remained stable at 0.92. The debt ratio, 46.59, and total asset turnover, 0.79, have varied since 1992, but are stable. The current ratio changed from 0.80 in 1992 to 1.93 in 1994. Although the fixed asset turnover slipped slightly it is still stable at 1.71. And long term debt as a percentage of total debt changed from 30.62 in 1992 to 31.20 in 1994.

School Bus Service, Financial Ratios, 1992-1994

	1992	1993	1994
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.92	0.89	0.92
Current Ratio - Ratio du fonds de roulement	0.80	1.45	1.93
Debt Ratio - Ratio d'endettement	44.61	45.12	46.59
Long-Term debt/Total Assets - Dette à long terme/Total disponibilité	30.62	30.65	31.20
Total Asset Turnover - Rotation de l'actif total	0.69	0.71	0.79
Fixed Asset Turnover - Rotation de l'actif immobilisé	1.58	1.47	1.71

Charter/Other Bus Service**Principal Statistics**

The major activity of the charter bus service sector of the passenger bus transport industry is the charter of motor coaches. The charter industry is very competitive as non-charter companies also provide charter service. In 1992, there were 83 charter bus companies, decreasing by one, to 82 companies in 1993. In 1994, there were 98 charter bus companies including 75 companies generating revenues of \$500,00 or greater, and 23 companies earning between \$200,000 and \$499,999. These additional companies represent 4.2 % of total industry revenues and 4.3% of total expenditures.

Véhicules-kilomètres par unité de matériel, 1992-1994

Year	Total Vehicles	Number of Kilometers Travelled ('000)	Kilometers per Unit of Equipment
Année	Nombre total de véhicules	Nombre de kilomètres parcourus (000)	Kilomètres par unité de matériel
1994	24,504	521,190	21,270
1993	24,356	455,977	18,721
1992	25,071	482,450	19,243

Bilan

En 1994, l'actif total se montait à \$1.2 milliard de dollars tandis que le passif se situait à \$601 millions de dollars. La dette à long terme constituait 67% du passif total, par rapport à 68% en 1993 et à 69% en 1992. Le ratio d'exploitation est resté le même qu'en 1992, c'est-à-dire 0,92.

Tendances générales

En 1994, les profits d'opération ont été de \$85 millions comparé à \$93 million en 1993, et \$60 millions en 1992. Les coûts ont pu être contrôlés en diminuant le nombre de véhicules. La production, en terme de kilomètres parcouru a augmenté. Le ratio d'opération est stable et la dette à long terme en pourcentage avec le passif continue à diminué annuellement.

Divers ratios financiers indiquent que les compagnies de transport par autobus nolisés gèrent bien leur actif. Le ratio d'exploitation est demeuré stable à 0,92. Le ratio d'endettement, 46,59, et la rotation de l'actif total, 0,79, ont fluctué depuis 1992, mais sont stables. Le ratio du fonds de roulement a progressé, passant de 0,80 en 1992 à 1,93 en 1994. Bien qu'il y ait eu un léger fléchissement de la rotation de l'actif immobilisé, elle est encore stable à 1,71. Enfin, la dette à long terme, en pourcentage de la dette totale, a connu une amélioration, passant de 3,62 en 1992 à 31,20 en 1994.

Service d'autobus scolaires, Ratios financiers, 1992-1994

	1992	1993	1994
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.92	0.89	0.92
Current Ratio - Ratio du fonds de roulement	0.80	1.45	1.93
Debt Ratio - Ratio d'endettement	44.61	45.12	46.59
Long-Term debt/Total Assets - Dette à long terme/Total disponibilité	30.62	30.65	31.20
Total Asset Turnover - Rotation de l'actif total	0.69	0.71	0.79
Fixed Asset Turnover - Rotation de l'actif immobilisé	1.58	1.47	1.71

Transport par autobus nolisés et autres**Statistiques principales**

La principale activité du secteur du transport par autobus nolisés de l'industrie du transport de voyageurs par autobus est le nolisement d'autocars. Le secteur du transport nolisé est soumis à une vive concurrence puisque les compagnies de transport par autobus autres que nolisés fournissent aussi le service de transport nolisé. En 1992, il y avait 83 compagnies de transport par autobus nolisés et ce nombre a diminué de 1 pour passer à 82 en 1993. En 1994, il y avait 98 compagnies de transport par autobus nolisés, 75 de ces compagnies générant des recettes de 500 000 \$ ou plus, tandis que les recettes de 23 autres se situaient entre 200 000 \$ et 499 999 \$. Ces compagnies représente 4.2% du total des revenus de l'industrie et 4.3% des dépenses.

The charter sector of the passenger bus industry is experiencing declining operating revenues having earned \$214.5 million in 1992, rising to \$230 million in 1993, and falling to \$198 million in 1994. Operating expenditures have followed the same pattern shifting from \$207 million in 1992, to \$221 in 1993, falling to \$181 million in 1994.

Le secteur du transport nolisé de l'industrie du transport de voyageurs par autobus a éprouvé une réduction de ses recettes d'exploitation qui sont passées de 214,5 millions de dollars en 1992 à 230 millions en 1993, une augmentation qui a été suivie d'une réduction en 1994, année où ces recettes se sont retrouvées à 198 millions de dollars. Les dépenses d'exploitation ont connu le même sort passant de 207 millions de dollars en 1992 à 221 millions de dollars en 1993 puis à 181 millions de dollars en 1994.

Charter/Other Bus Service, Principal Statistics, 1992-1994

Services de transport par autobus nolisés et autres, Statistiques principales, 1992-1994

	1992	1993	1994
Companies - Compagnies	83	82	98
Operating Revenues (millions\$) - Recettes d'exploitation (millions de \$)	214.5	230.1	198.3
Operating Expenses (millions\$) - Dépenses d'exploitation (millions de \$)	207.3	220.7	180.9
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.91	0.91
Employees - Nombre de salariés	-	-	2,665
Vehicles - Nombre de véhicules	2,517	2,963	2,502
Distance Travelled (million km) - Distance parcourue (millions de km)	121.8	118.5	117.7

Employees and Salaries

Salariés et salaires

There were 2,665 individuals employed by the charter bus industry in 1994 earning an annual average wage of \$30,420. Total compensation as a percentage of expenditures was 44.8

En 1994, l'industrie du transport par autobus nolisés employait 2 665 personnes dont le salaire annuel moyen se situait à 30 420 \$. La rémunération totale, en pourcentage des dépenses, était de 44,8 %.

Number of Employees and Total Compensation, 1994

Nombre de salariés et rémunération totale, 1994

Year	Number of Employees	Compensation (\$'000)	Average Annual Compensation	Compensation as a % of Expenses
Année	Nombre de salariés	Rémunération (000)	Rémunération annuelle moyenne	Rémunération, en % des dépenses
1994	2,665	81,069	\$30,420	44.8

Since labour costs account for a large portion of bus industry operating expenses, a measure of productivity is the revenue generated per employee. In 1994, the revenue generated per employee was \$74,426.

Comme les coûts de la main-d'oeuvre représentent une grande partie des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport par autobus, les recettes générées par salarié constituent un instrument de mesure de la productivité. En 1994, les recettes générées par salarié se montaient à 74 426 \$.

Revenue Generated per Employee, 1994

Recettes générées par salarié, 1994

Year	Number of Employees	(Millions) Revenue	Revenue per Employee
Année	Nombre de salariés	Recettes (millions \$)	Recettes par salarié
1994	2,665	\$198.3	\$74,426

Vehicles

Véhicules

The number of buses increased from 2,517 in 1992 to 2,963 in 1993. However by 1994, the number of vehicles 2,502, had returned to 1992 levels. Vehicle utilization as measured by kilometers per unit of equipment operated was 47,040, down 2.8% from 1992. Productivity as measured by distance driven per employee was 44,163 kilometres for 1994.

Le nombre d'autobus a progressé, passant de 2 517 en 1992 à 2 963 en 1993. Cependant, en 1994, le nombre de véhicules était de 2 502, un nombre qui se situe au niveau de celui de 1992. L'utilisation des véhicules, mesurée en kilomètres par unité de matériel exploité, était de 47 040, une réduction de 2,8 % par rapport à 1992. La productivité, mesurée en distance parcourue au volant par salarié, était de 44 163 kilomètres en 1994.

Vehicle Kilometers per Unit of Equipment, 1992-1994**Véhicules - Kilomètres par unité de matériel, 1992-1994**

Year	Total Vehicles	Number of Kilometers Travelled ('000)	Kilometers per Unit of Equipment
Année	Nombre total véhicules	Nombre de kilomètres parcourus (000)	Nombre de kilomètres par unité de matériel
1994	2,502	117,695	47,040
1993	2,963	118,548	40,009
1992	2,517	121,765	48,377

Balance Sheet

In 1994, total assets were \$173.4 million and liabilities totalled \$117.1 million. Long-term debt was 30.4% of total liabilities improving from 58% in 1993, and 60% in 1992. The operating ratio remained stable at 0.91.

Bilan

En 1994, l'actif total était de 173,4 millions de dollars tandis que le passif se montait à 117,1 millions de dollars. La dette à long terme représentait 30,4 % du passif total, une amélioration par rapport à 58 % en 1993 et à 60 % en 1992. Le ratio d'exploitation est demeuré stable à 0,91.

General Trends

Despite revenues of \$198 million, income declined 14% in 1994. This decline of income is largely attributable to a drop in charter tours revenue. Nonetheless, costs were controlled, and expenses declined at a higher rate, down 18% from 1993. Despite a 16% reduction in the number of vehicles, the distance travelled remained the same.

Tendances générales

Malgré des recettes de 198 millions de dollars, le revenu a subi une chute de 14 % en 1994. La chute du revenu est en grande partie attribuable à une tendance semblable du revenu des excursions nolisées. Cependant, il y a eu réduction des coûts et les dépenses ont décliné encore plus rapidement, subissant une chute de 18 % par rapport à 1993. Malgré une réduction de 16 % du nombre de véhicules, la distance parcourue est demeurée la même.

Various financial ratios indicate that charter bus companies are managing assets well. The operating ratio remained stable at 0.91. The debt ratio, 67.53, and total asset turnover, 1.14, have varied since 1992, but are stable. The current ratio improved from 0.69 in 1992 to 0.95 in 1994. Although the fixed asset turnover slipped slightly it is still stable at 1.84. And long term debt as a percentage of total debt improved from 44.58 in 1992 to 20.56 in 1994.

Divers ratios financiers indiquent que les compagnies de transport par autobus nolisés gèrent bien leur actif. Le ratio d'exploitation est demeuré stable à 0,91. Le ratio d'endettement, 67,53, et la rotation de l'actif total, 1,14, ont fluctué depuis 1992, mais sont stables. Le ratio du fonds de roulement a progressé, passant de 0,69 en 1992 à 0,95 en 1994. Bien qu'il y ait eu un léger fléchissement de la rotation de l'actif immobilisé, elle est encore stable à 1,84. Enfin, la dette à long terme, en pourcentage de la dette total, a connu une amélioration, passant de 44,58 en 1992 à 20,56 en 1994.

Charter/Other Bus Service, Financial Ratios, 1992-1994**Service de transport par autobus nolisés/autres, Ratios financiers, 1992-1994**

	1992	1993	1994
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.91	0.91
Current Ratio - Ratio du fonds de roulement	0.69	0.76	0.95
Debt Ratio - Ratio d'endettement	74.09	73.21	67.53
Long-Term debt/ Total Assets - Dette à long terme/Total disponibilité	44.58	42.45	20.56
Total Asset Turnover - Rotation de l'actif total	1.25	1.21	1.14
Fixed Asset Turnover - Rotation de l'actif immobilisé	1.91	1.89	1.84

Table 1

Scheduled Intercity Bus Service - Operating Revenues and Expenses, 1994

Tableau 1

Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Recettes et frais d'exploitation, 1994

	Canada
	number - nombre
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	46
	\$'000
Operating revenues - Recettes d'exploitation:	
Scheduled Intercity Service - Service interurbain régulier	241,219
Charter Service - Service d'affrètement	37,887
Contract bus (school bus and commercial) and other passenger service - Service d'autobus et d'autocars à contrat et autres services de passagers	3,077
Baggage, parcel express - Livraison expresse, bagages et colis	83,808
Other operating revenues (including subsidies) - Autres recettes d'exploitations (subventions incluses)	14,656
TOTAL OPERATING REVENUES - TOTAL RECETTES D'EXPLOITATION	380,647
Operating expenses - Frais d'exploitation:	
Drivers' Wages & Salaries (excl. benefits) - Traitements et salaires des chauffeurs (excl. avantages sociaux)	77,700
Other Employees' Wages & Salaries (excl. benef.) - Traitements et salaires des autres salariés (excl. avantages sociaux)	54,639
All Employee Benefits - Tous les avantages sociaux des employés	25,193
Repairs and Maintenance Expenses - Dépenses de réparations et d'entretien	27,190
Fuel (including taxes) - Carburant (taxe comprise)	26,340
Other Operating Expenses - Autres frais d'exploitation	138,518
TOTAL OPERATING EXPENSES - TOTAL FRAIS D'EXPLOITATION	349,580

Table 2

Scheduled Intercity Bus Service - Balance sheet, 1994

Tableau 2

Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Bilan, 1994

	Canada
	number - nombre
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	46
	\$'000
Assets - Actif	
Land - Terrain	46,546
Net Book Value of Revenue Equipment (Buses) - Valeur comptable matériel productif (autobus)	117,694
Net Book Value of Buildings and Other Fixed Assets - Valeur comptable des bâtiment et autres immobilisations	63,769
Current Assets - Actif à court terme	66,842
Other Assets - Autres éléments d'actif	39,925
Total Assets - Total de l'actif	334,776
Liabilities - Passif	
Current Liabilities - Passif à court terme	55,306
Long term debt - Dette à long terme:	40,689
Other Liabilities - Autres éléments de passif	92,797
Total Liabilities - Total des éléments de passif	188,792
Owner(s) equity - Avoir des propriétaires:	145,984
TOTAL LIABILITIES/OWNERS' EQUITY / TOTAL DU PASSIF ET DE L'AVOIR DES PROPRIÉTAIRES	334,776

Table 3

Scheduled Intercity Bus Service - Employees and Their Compensation, 1994

Tableau 3

Service interurbain régulier de voyageurs par autobus, Effectif et leur rémunération 1994

	Canada
	number - nombre
Full-time Employees and equivalent - Drivers ¹ - Salariés à temps plein et équivalent - Chauffeurs ¹	2,154
Full-time Employees and equivalent - Other - Salariés à temps plein et équivalent - Autres	1,687
Total Full-time Employees - Total Salariés à temps plein	3,841
Hours Worked² - Nombre d'heures travaillées²	
Drivers - Chauffeurs	4,480,969
Other Employees - Autres salariés	3,509,285
	\$ '000
Employee Benefits - Avantages sociaux	25,193
Total Compensation - Rémunération totale	157,552
Average Compensation - Salaire moyen	41,013

¹ Number of employees is calculated assuming that a full-time employee is paid for 40 hours a week on average for 52 weeks a year.

¹ Les salariés à temps plein sont calculés en fonction d'une semaine de 40 heures en moyenne dans une année de 52 semaines.

² Hours worked includes paid overtime worked by full-time employees and hours worked by part-time employees.

² Dans les heures travaillées ont inclus les heures supplémentaires travaillées par les salariés à temps plein et les salariés à temps partiel.

Table 4

Scheduled Intercity Bus Service - Passengers Carried, 1994

Tableau 4

Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Voyageurs transportés 1994

	Canada
	'000
Service Provided - Service fourni	
Scheduled Intercity Service - Service interurbain régulier	11,438
Total	

Table 5

Scheduled Intercity Bus Service - Kilometres Travelled, 1994

Tableau 5

Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Nombre de kilomètres parcourue 1994

	Canada
	' 000 km
Total distance run - Distance totale parcourue	
Charter Service - Service d'affrètement	18,944
Scheduled Intercity Service - Service interurbain régulier	145,313
School Bus Service - Service de transport d'écoliers	1,586
Total distance run - Distance totale parcourue	165,843

Table 6

Scheduled Intercity Bus Service - Revenue Equipment, 1994

Tableau 6

Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Matériel productif en service 1994

	Canada
	number - nombre
Motor Coach - Autocar	1,153
School Bus / Activity - Autobus pour transport/activité scolaire	125
Other Vehicles - Autres véhicules	110
Total Number of Vehicles - Nombre total de véhicules	1,388

Table 7

Scheduled Intercity Bus Service - Fuel Consumption By Region, 1994

Tableau 7

Service interurbain régulier de voyageurs par autobus - Consommation de carburant par région 1994

	Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories	United States
		Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires	État-Unis
Diesel - Diésel	' 000 L	60,094	3,379	11,213	13,856	28,756
						2,890

None of the surveyed Schedule Intercity Carriers reported natural gas/propane consumption. -

Aucun des transporteurs de service interurbain n'a rapporté de consommation de propane/gaz naturel.

Data only reported by respondents with annual revenues of \$2 million or more. -

Seulement les répondants avec un revenu de \$2 millions et plus nous ont fournis ces données.

For Further Reading

Selected Publications
with Passenger Data

Lectures suggérées

Choisies parmi les publications
comportant des données sur les voyageurs

	Catalogue
Surface and Marine Transport – <i>Service Bulletin</i> – Eight issues a year. Bilingual.	Transports terrestre et maritime – <i>Bulletin de Service</i> – Huit numéros par année. Bilingue 50-002
Aviation – <i>Service Bulletin</i> – Bilingual. Eight issues a year.	Aviation – <i>Bulletin de service</i> – Bilingue. Huit numéros par année. 51-004
Air Carrier Operations In Canada – <i>Quarterly</i> . Bilingual.	Opérations des transporteurs aériens au Canada – <i>Trimestriel</i> . Bilingue. 51-002
Air Carrier Traffic At Canadian Airports – <i>Quarterly</i> . Bilingual.	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – <i>Trimestriel</i> . Bilingue. 51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report – <i>Annual</i> . Bilingual.	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic inérieur – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report – <i>Annual</i> . Bilingual.	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada/État-Unis – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-205
Canadian Civil Aviation – <i>Annual</i> . Bilingual.	Aviation civile canadienne – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-206
Air Charter Statistics – <i>Annual</i> . Bilingual.	Statistique des affrètement aériens – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-207
Railway Operating Statistics – <i>Monthly</i> . Bilingual.	Statistique de l'exploitation ferroviaire – <i>Mensuel</i> . Bilingue. 52-003
Rail In Canada – <i>Annual</i> . Bilingual.	Le transport ferroviaire au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue. 52-216
Passenger Bus and Urban Transit Statistics – <i>Monthly</i> . Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport et du transport urbain – <i>Mensuel</i> . Bilingue. 53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics – <i>Annual</i> . Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – <i>Annuel</i> . Bilingue. 53-215
Shipping In Canada – <i>Annual</i> . Bilingual.	Le transport maritime au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue. 54-205
International Travel – <i>Advance Information</i> – <i>Monthly</i> . Bilingual	Voyages internationaux, renseignements provisoires – <i>Mensuel</i> . Bilingue.(Touriscope) 66-001P
International Travel – <i>Quarterly</i> . Bilingual.	Voyages internationaux – <i>Trimestriel</i> . Bilingue. 66-001
International Travel – <i>Annual</i> . Bilingual.	Voyages internationaux – <i>Annuel</i> . Bilingue. 66-201
Travel Log – <i>Quarterly</i> . Bilingual.	Info-voyages – <i>Trimestriel</i> . Bilingue. 87-003

To order a publication you may telephone 1 613-951-7277 or use facsimile number 1 613 951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1 613 951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 613 951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Table 8

Urban Transit, 1994: Revenues and Expenses by Province of Domicile

No.	Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
1 Carriers Reporting	84	1	-	4	3	6	53
Operating Revenues				\$'000s			
2 Regular Service Revenues	1,425,307	3,461	-	15,759	3,620	364,120	732,180
Auxiliary Service Revenues:							
3 School Contracts	3,824	73	-	81	360	1,676	950
4 Local Charters	3,312	59	-	172	165	546	1,344
5 Intercity Charters	1,169	-	-	-	-	-	240
6 Other	4,879	-	-	2	-	1,026	3,025
7 Total Auxiliary Service Revenues	13,184	132	-	256	525	3,249	5,559
8 Other Revenues	80,435	611	-	222	257	33,305	35,398
9 Total Operating Revenues	1,518,926	4,203	-	16,237	4,402	400,674	773,136
Subsidies (operating and capital)							
10 Total capital subsidies ¹	413,979	1,563	-	2,370	959	30,986	351,701
11 Municipal Operating Contribution	913,300	4,844	-	9,922	6,206	383,693	214,187
12 Provincial Operating Contribution	604,561	-	-	1,886	-	86,329	278,459
13 Other Operating Contribution	60,754	-	-	-	28	31,677	23,829
14 Total subsidies	1,992,595	6,407	-	14,177	7,194	532,685	868,175
15 Total Revenues	3,511,521	10,611	-	30,414	11,596	933,358	1,641,311
Direct Regular Passenger Services Operating Costs							
Transportation Operations:							
16 Salaries and Wages, including fringe benefits	1,214,753	4,011	-	12,930	4,483	350,491	518,408
17 Services	65,993	-	-	-	-	5,083	56,388
18 Fuel	185,676	736	-	1,599	1,106	49,791	89,618
19 Other Materials	102	-	-	-	-	-	83
20 Utilities	8	-	-	-	-	-	8
21 Licences and Liability Costs	24,525	143	-	490	160	4,079	7,271
22 Taxes	-	-	-	-	-	-	-
23 Miscellaneous	17,965	183	-	551	161	4,771	9,338
24 Recoveries (if not deducted from preceding entries)	5,067	-	-	33	1,837	1,967	5
25 Total	1,503,955	5,073	-	15,536	4,073	412,248	681,109
Revenue Vehicle Maintenance and Servicing							
26 Salaries and Wages, including fringe benefits	381,514	1,469	-	3,289	1,184	107,730	179,530
27 Services	53,712	-	-	1	49	4,303	34,345
28 Materials (excluding fuel)	143,264	473	-	2,427	783	38,059	66,436
29 Utilities, Liability Costs and Miscellaneous	4,677	16	-	95	24	1,407	1,496
30 Recoveries (if not deducted from preceding entries)	12,805	-	-	-	39	201	1,221
31 Total	570,360	1,958	-	5,812	2,001	151,298	280,586

Tableau 8

Transport urbain, 1994: Recettes et coûts d'exploitation selon la province de domicile

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°
2	3	9	2	1	-		
						Transporteurs déclarants	1
		\$'000s				Recettes d'exploitation	
39,901	12,241	93,956	159,716	353	-	Recettes provenant du service régulier	2
						Recettes provenant des services auxiliaires:	
-	205	479	-	-	-	Service de transport d'écoliers à contrat	3
288	315	209	215	-	-	Service local de véhicules nolisés	4
-	43	885	-	-	-	Service interurbain de véhicules nolisés	5
-	39	730	55	-	-	Autres	6
288	603	2,303	270	-	-	Total des recettes provenant des services auxiliaires	7
2,187	221	5,159	3,049	28	-	Autres recettes	8
42,375	13,064	101,418	163,036	380	-	Recettes totales d'exploitation	9
						Subventions (exploitation et capital):	
15,476	1,082	9,845	-	-	-	Subventions totales en capital¹	10
18,529	13,126	153,333	109,058	402	-	Subventions d'exploitation municipales	11
14,658	129	1,268	221,306	527	-	Subventions d'exploitation provinciale	12
1,085	(289)	4,423	-	-	-	Autres subvention d'exploitation	13
49,748	14,048	168,868	330,364	929	-	Subventions totales	14
92,124	27,112	270,286	493,400	1,309	-	Revenu total	15
						Coûts directs d'exploitation - service régulier	
						Transport:	
40,983	13,047	108,040	161,646	713	-	Traitements et salaires, y compris avantages sociaux	16
230	284	2,652	1,356	-	-	Services	17
5,325	2,171	13,972	21,265	94	-	Carburant	18
-	19	-	-	-	-	Autres matériel	19
-	-	-	-	-	-	Services publics	20
1,187	279	3,993	6,925	-	-	Responsabilité civile et permis	21
-	-	-	-	-	-	Taxes	22
343	143	782	1,693	-	-	Divers	23
479	746	-	-	-	-	Recouvrements (si non déduits des entrées précédentes)	24
47,589	15,196	129,438	192,886	807	-	Total	25
						Entretien et réparation des véhicules:	
9,899	2,435	27,879	47,954	144	-	Traitements et salaires, y compris avantages sociaux	26
197	17	5,842	8,956	-	-	Services	27
4,291	913	11,287	18,595	-	-	Matériel (excluant carburant)	28
1,106	-	143	389	-	-	Service publics, responsabilité civile et divers	29
1,626	67	1,120	8,531	-	-	Recouvrements (si non déduits des entrées précédentes)	30
13,868	3,299	44,031	67,363	144	-	Total	31

Table 8

Urban Transit, 1994: Revenues and Expenses by Province of Domicile – Concluded

No.		Canada	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario
		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
	Non-Revenue Vehicle Maintenance and Other Maintenance							
32	Salaries and Wages, including fringe benefits	160,850	-	-	243	74	69,853	76,005
33	Services	20,978	-	-	-	19	5,833	7,202
34	Materials (excluding fuel)	28,865	224	-	300	80	8,333	17,370
35	Utilities, Liability Costs and Miscellaneous	69,560	189	-	523	300	17,322	34,741
36	Recoveries (if not deducted from preceding entries)	469	-	-	-	9	-	224
37	Total	279,783	413	-	1,067	464	101,342	135,095
	General and Administrative:				\$'000s			
38	Salaries and Wages, including fringe benefits	241,168	590	-	797	632	79,062	105,168
39	Services	12	-	-	-	-	-	12
40	Materials (excluding fuel)	8,133	92	-	38	53	1,055	1,819
41	Utilities, Liability Costs and Miscellaneous	108,321	373	-	2,224	288	40,767	45,949
42	Recoveries (if not deducted from preceding entries)	5,933	-	-	-	1	2,700	236
43	Total	351,700	1,054	-	3,059	972	118,183	152,711
44	Total direct regular passenger Services operating costs	2,705,799	8,498	-	25,474	7,510	783,072	1,249,501
45	Total direct auxiliary passenger Services operating costs	6,933	-	-	26	-	780	4,741
46	Total rental/lease charges	32,001	323	-	9	-	10,231	15,061
47	Total debt service charges	308,914	227	-	2,515	647	104,218	9,825
48	Total depreciation	113,939	-	-	-	656	7,063	77,347
49	Total Operating Expenses	3,167,586	9,048	-	28,025	8,813	905,364	1,356,475

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: See table 10.

Tableau 8

Transport urbain, 1994: Recettes et coûts d'exploitation selon la province de domicile – fin

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°
Entretien et réparation – autres:							
1,171	719	5,877	6,131	775	-	Traitements et salaires, y compris avantages sociaux	32
245	392	4,410	2,875	-	-	Services	33
291	145	668	1,441	14	-	Matériel (excluant carburant)	34
1,921	584	7,528	6,434	17	-	Service publics, responsabilité civile et divers	35
108	8	120	-	-	-	Recouvrements (si non déduits des entrées précédentes)	36
3,521	1,832	18,363	16,882	806	-	Total	37
\$'000s							
Autres activités et administration:							
3,569	2,706	19,000	28,868	775	-	Traitements et salaires, y compris avantages sociaux	38
-	-	-	-	-	-	Services	39
745	249	678	3,391	14	-	Matériel (excluant carburant)	40
3,409	762	7,242	7,296	11	-	Service publics, responsabilité civile et divers	41
967	-	74	1,955	-	-	Recouvrements (si non déduits des entrées précédentes)	42
6,756	3,718	26,847	37,599	800	-	Total	43
71,734	24,045	218,679	314,729	2,557	-	Total des coûts directs d'exploitation - service régulier	44
-	32	1,352	-	-	-	Total des coûts directs d'exploitation - service auxiliaire	45
140	-	2,404	3,834	-	-	Total des frais de location	46
3,937	1,272	37,348	148,924	-	-	Total du services de la dette	47
1,558	536	120	26,659	-	-	Total amortissement	48
77,370	25,885	259,904	494,146	2,557	-	Total des coûts d'exploitation	49

Note: Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Note: Voir tableau 10.

Table 9

Urban Transit, 1994: Employment and Compensation Statistics by Province of Domicile

		Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
No.								
1	Carriers Reporting	84	1	-	4	3	6	53
Transportation Operations:								
2	Full-time employees (including management)	No. 23,689	87	-	358	122	6,588	9,877
3	Other Part-time employees	" 682	17	-	3	6	12	412
4	Total Annual Paid Hours	'000 44,076	236	-	713	250	13,539	20,652
5	Total Compensation	\$'000 1,214,039	4,011	-	12,930	4,483	350,491	518,408
Revenue Vehicle Maintenance and Servicing								
6	Full-time employees (including management)	No. 6,575	32	-	69	30	1,502	3,461
7	Other Part-time employees	" 283	-	-	8	2	162	66
8	Total Annual Paid Hours	'000 11,354	92	-	153	51	2,839	6,130
9	Total Compensation	\$'000 381,514	1,469	-	3,289	1,184	107,730	179,530
Non Revenue Vehicle Maintenance and other Maintenance								
10	Full-time employees (including management)	No. 3,119	-	-	19	2	1,027	1,647
11	Other Part-time employees	" 160	-	-	-	-	111	31
12	Total Annual Paid Hours	'000 5,456	-	-	-	2	2,243	3,044
13	Total Compensation	\$'000 158,994	-	-	243	74	69,853	75,478
General and Administration								
14	Full-time employees (including management)	No. 4,431	12	-	43	9	1,716	1,824
15	Other Part-time employees	" 324	-	-	11	2	102	90
16	Total Annual Paid Hours	'000 7,785	27	-	15	20	3,772	2,756
17	Total Compensation	\$'000 239,541	590	-	797	632	79,062	104,740
TOTAL:								
18	Full-time employees (including management)	No. 37,814	131	-	489	163	10,833	16,809
19	Other Part-time employees	" 1,449	17	-	22	10	387	599
20	Total Annual Paid Hours	'000 68,671	354	-	881	323	22,393	32,581
21	Total Compensation	\$'000 1,994,088	6,069	-	17,259	6,373	607,137	878,156

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Table 9

Transport urbain, 1994 : Statistiques sur l'emploi et la rémunération par province de domicile

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°
2	3	9	2	1	-		
						Transporteurs déclarants	1
						Transport	
1,027	377	2,318	2,935	-	-	Nbre Employés à plein temps (incluant les administrateurs)	2
18	1	176	37	-	-	" Autres employés à temps partiel	3
1,997	695	331	5,664	-	-	'000 Total annuel d'heures payées	4
40,983	13,047	108,040	161,646	-	-	\$'000 Rémunération totale	5
						Entretien et réparation des véhicules	
227	76	441	735	2	-	Nbre Employés à plein temps (incluant les administrateurs)	6
19	-	15	11	-	-	'000 Autres employés à temps partiel	7
455	139	67	1,425	4	-	\$'000 Total annuel d'heures payées	8
9,899	2,435	27,879	47,954	144	-	Rémunération totale	9
						Entretien et réparation - autres	
32	5	338	49	-	-	Nbre Employés à plein temps (incluant les administrateurs)	10
5	-	11	2	-	-	" Autres employés à temps partiel	11
67	8	2	92	-	-	'000 Total annuel d'heures payées	12
1,171	159	5,877	6,131	6	-	\$'000 Rémunération totale	13
						Autres activités et administration	
68	34	229	495	2	-	Nbre Employés à plein temps (incluant les administrateurs)	14
55	-	17	47	-	-	" Autres employés à temps partiel	15
151	60	26	954	4	-	'000 Total annuel d'heures payées	16
3,569	2,283	19,000	28,868	-	-	\$'000 Rémunération totale	17
						TOTAL:	
1,354	492	3,326	4,214	4	-	Nbre Employés à plein temps (incluant les administrateurs)	18
97	1	219	97	-	-	" Autres employés à temps partiel	19
2,669	902	426	8,135	8	-	'000 Total annuel d'heures payées	20
55,623	17,924	160,796	244,599	150	-	\$'000 Rémunération totale	21

Note: Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 10

Urban Transit, 1994: Energy Statistics by Province of Domicile

No.			Canada	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario
				Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
1	Carriers Reporting	No.	84	1	-	4	3	6	53
2	Gasoline Consumption	000 L	10,725	-	-	56	-	9,845	196
3	Diesel Fuel Consumption	000 L	344,424	1,655	-	6,430	2,654	84,492	155,334
4	Propane Consumption	000 L	45	-	-	-	-	-	8
5	Natural Gas	000 m3	4,448	-	-	-	-	972	3,187
6	Electric Power Consumption	000 k W.h	596,724	-	-	-	-	182,298	298,688

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Table 11

Urban Transit, 1994: Operating Statistics by Province of Domicile

No.			Canada	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario
				Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
1	Carriers Reporting		84	1	-	4	3	6	53
	Revenue Vehicles Operated (Owned and Leased):								
						number - nombre			
2	Standard Motor Bus		10,085	70	-	194	89	2,898	4,023
3	Low Floor Motor Bus		188	-	-	1	-	-	20
4	Trolley Coach		344	-	-	-	-	-	-
5	Articulated Bus		359	-	-	14	-	24	297
6	Light Rail Vehicle		547	-	-	-	-	-	295
7	Heavy Rail Vehicle		1,381	-	-	-	-	759	622
8	Commuter Rail Vehicle		331	-	-	-	-	-	331
9	Other		176	-	-	-	2	4	135
10	Total		13,411	70	-	209	91	3,685	5,723
	Total Vehicle Kilometres Travelled					'000km			
11	Regular passenger service		732,470	2,523	-	9,389	4,104	190,081	330,274
12	Auxiliary service		5,368	-	-	36	59	1,211	2,574
13	Other		38,633	153	-	1,239	83	15,034	17,753
14	Total		776,471	2,676	-	10,664	4,246	206,325	350,600
	Total Passengers Carried					'000s			
15	Total Passengers Carried		1,360,708	2,884	-	14,699	4,806	431,880	621,824

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Tableau 10

Transport urbain, 1994: Statistiques sur l'énergie selon la province de domicile

Manitoba	Saskat- chewan	British Columbia	Alberta	Yukon	Northwest Territories			N°
		Colombie- Britannique			Territoires du Nord- Ouest			
2	3	9	2	1	-	Nbre	Transporteurs déclarant	1
-	-	629	-	-	-	000 L	Consommation d'essence	2
16,317	5,494	34,724	37,096	227	-	000 L	Consommation de carburant diesel	3
-	-	37	-	1	-	000 L	Consommation de propane	4
-	-	247	43	-	-	000 m3	Consommation de gaz naturel	5
-	-	24,128	91,610	-	-	000 k W.H	Consommation d'électricité	6

Note: Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 11

Transport urbain, 1994: Statistiques sur les véhicules

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°
2	3	9	2	1	-	Transporteurs déclarants	1
number - nombre							
544	236	1,224	797	10	-	Véhicules en servicee (possédés et loués):	
9	-	118	40	-	-	Autobus standard	2
-	-	100	244	-	-	Autobus à plancher surbaissé	3
-	-	3	21	-	-	Trolleybus	4
-	-	122	130	-	-	Autobus articulés	5
-	-	-	-	-	-	Véhicule sur rail léger	6
-	-	-	-	-	-	Véhicule sur rail lourd	7
-	-	-	-	-	-	Train de banlieu	8
-	-	28	7	-	-	Autres	9
553	236	1,595	1,239	10	-	Total	10
'000km							
25,834	8,194	68,269	93,258	545	-	Distance totale parcourue:	
6	299	1,183	-	-	-	Service régulier	11
432	351	2,953	608	27	-	Service auxiliaire	12
26,273	8,844	72,404	93,867	572	-	Autres	13
					-	Total	14
'000s							
42,505	14,652	100,336	126,702	422	-	Nombre total de passagers transportés	15

Note: Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 12

Urban Transit, 1994: Capital Expense and Disposal Statistics by Province of Domicile

No.		Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
1	Carriers Reporting	84	1	-	4	3	6	53
	Capital Expenses Regular Passenger Services:	\$'000						
2	Vehicle Purchases	251,214	1,177	-	118	834	159,937	64,028
3	Land and Buildings	78,018	258	-	659	82	36,396	30,241
4	Right of Way and Track	161,829	-	-	-	-	50	157,155
5	Computer equipment	25,760	113	-	1,593	5	8,834	12,366
6	Other	129,696	16	-	-	38	25,370	89,646
7	Total	646,517	1,563	-	2,370	959	230,587	353,436
	Auxiliary Passenger Services:							
8	Total	18,715	-	-	-	-	14,548	4,167
9	Total Capital Expenses	665,232	1,563	-	2,370	959	245,135	357,603
	Capital Disposals							
10	Vehicles	5,524	-	-	322	-	1,727	691
11	Land and Buildings	775	-	-	-	-	-	775
12	Equipment	153	-	-	-	-	145	8
13	Other	394	-	-	-	-	2	2
14	Total	6,847	-	-	322	-	1,874	1,477
	Capital Subsidies							
15	Municipal Capital Subsidies	76,516	1,563	-	24	943	5,177	53,719
16	Provincial Capital Subsidies	316,047	-	-	813	-	19,954	284,503
17	Other Capital Subsidies	21,417	-	-	1,533	16	5,855	13,478
18	Total Capital Subsidies	413,979	1,563	-	2,370	959	30,986	351,701

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Tableau 12

Transport urbain, 1994: Statistique sur les dépenses en capital et aliénation selon la province de domicile

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°
2	3	9	2	1	-		
						Transporteurs déclarants	1
						Dépenses en capital	
						Service régulier:	
11,963	959	5,463	6,735	-	-	Achat de véhicules	2
557	-	2,998	6,828	-	-	Terrains et immeubles	3
2,501	-	831	1,292	-	-	Emprises et rails	4
454	-	122	2,272	-	-	Équipements informatiques	5
-	314	570	13,742	-	-	Autres	6
15,476	1,273	9,984	30,870	-	-	Total	7
						Services auxiliaires:	
-	-	-	-	-	-	Total	8
15,476	1,273	9,984	30,870	-	-	Total des dépenses en capital	9
						Aliénation	
-	-	64	2,720	-	-	Véhicules	10
-	-	-	-	-	-	Terrains et immeubles	11
-	-	-	-	-	-	Matériel	12
-	-	18	372	-	-	Autres	13
-	-	82	3,092	-	-	Total	14
						Subventions en capital	
8,395	1,082	5,613	-	-	-	Subventions municipales en capital	15
7,081	-	3,696	-	-	-	Subventions provinciales en capital	16
-	-	536	-	-	-	Autres subventions en capital	17
15,476	1,082	9,845	-	-	-	Total subventions en capital	18

Note: Les chiffres ayant été arrondies, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 13

School Bus Service - Operating and Income Accounts, 1994

Tableau 13

Service de transport d'écoliers - Recettes et frais d'exploitation, 1994

No.	Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories
		Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires
1 Carriers reporting - Transporteurs déclarants	661	12	381	216	52
Operating revenues - Recettes d'exploitation:	\$'000				
2 Charter Service - Service d'affrètement	54,202	477	17,551	26,261	9,913
3 Scheduled Intercity Service - Service interurbain régulier	7,531	-	4,873	1,351	1,307
4 School Bus Service - Transport d'écoliers	913,925	8,744	312,172	468,172	124,837
5 Other Passenger Bus Service - Autres services de transport de voyageurs	17,133	541	3,386	10,738	2,468
6 Other operating revenues - Autres recettes d'exploitations	21,863	265	10,328	9,011	2,259
7 Total operating revenues - Total recettes d'exploitation	1,014,654	10,027	348,310	515,533	140,784
Operating expenses - Frais d'exploitation:					
8 Drivers' Wages & Salaries (excl. benefits) - Traitements et salaires des chauffeurs (excl. avantages sociaux)	305,690	3,448	115,774	146,267	40,201
9 Other Employees' Wages & Salaries (excl. benef.) - Traitements et salaires des autres salariés (excl. avantages sociaux)	123,819	921	33,001	69,088	20,809
10 All Employee Benefits - Tous les avantages sociaux des employés	59,903	441	23,776	28,583	7,103
11 Repairs and Maintenance Expenses - Dépenses de réparations et d'entretien	81,432	821	32,609	35,746	12,256
12 Fuel (including taxes) - Carburant (taxe comprise)	104,760	1,032	35,529	52,513	15,686
13 Other Operating Expenses - Autres frais d'exploitation	254,126	2,969	76,708	139,901	34,548
14 Total operating expenses - Total frais d'exploitation	929,730	9,632	317,397	472,098	130,603

Table 14

School Bus Service - Balance Sheet, 1994

Tableau 14

Service de transport d'écoliers - Bilan 1994

No.	Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories
		Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires
Assets - Actif			\$'000		
1 Land - Terrain	34,299	92	7,362	18,598	8,247
2 Net Book Value of Revenue Equipment (Buses) - Valeur comptable matériel productif (autobus)	515,979	3,750	189,700	257,798	64,731
3 Net Book Value of Buildings and Other Fixed Assets - Valeur comptable des bâtiment et autres immobilisations	41,714	2,592	25,741	11,534	1,847
4 Current Assets - Actif à court terme	192,774	1,254	59,709	101,021	30,790
5 Other Assets - Autres éléments d'actif	504,630	385	42,444	443,595	18,206
6 Total Assets - Total de l'actif	1,289,396	8,073	324,956	832,546	123,821
Liabilities - Passif					
7 Current Liabilities - Passif à court terme	99,594	3,021	37,241	35,124	24,208
8 Long term debt - Dette à long terme:	402,328	2,090	108,667	238,844	52,727
9 Other Liabilities - Autres éléments de passif	98,884	491	33,238	48,288	16,867
10 Total Liabilities - Total des éléments de passif	600,806	5,602	179,146	322,256	93,802
11 Owner(s) equity - Avoir des propriétaires:	688,590	2,471	145,810	510,290	30,019
12 Total Liabilities/Owners' Equity - Total du passif et de l'avoir des propriétaires	1,289,396	8,073	324,956	832,546	123,821

Table 15

School Bus Service - Employees and Their Compensation, 1994

Tableau 15

Service de transport d'écoliers - Effectif et leur rémunération 1994

No.		Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories
			Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires
					number - nombre	
1	Full-time Employees and equivalent - Drivers ¹	11,266	129	4,677	4,894	1,566
2	Salariés à temp plein et équivalent - Chauffeurs ¹					
3	Full-time Employees and equivalent - Others	3,365	26	1,302	1,421	616
4	Salariés à temp plein et équivalent - Autres					
5	Total Full-time Employees - Total Salariés à temp plein	14,631	155	5,979	6,315	2,182
	Hours Worked² - Nombre d'heures travaillées²					
6	Drivers - Chauffeurs ' 000	23,434	268	9,729	10,179	3,258
7	Other Employees - Autres salariés "	6,997	53	2,707	2,956	1,281
8	Employee Benefits - Avantages sociaux \$'000	59,903	441	23,776	28,583	7,103
9	Total Compensation - Rémunération totale "	429,509	4,369	148,775	215,355	61,010
10	Average Compensation - Salaire moyen \$	29,356	28,187	24,883	34,102	27,961

¹ Number of employees is calculated assuming that a full-time employee is paid for 40 hours a week on average for 52 weeks a year.

² Les salariés à temp plein sont calculés en fonction d'une semaine de 40 heures en moyenne dans une année de 52 semaines.

² Hours worked includes paid overtime worked by full-time employees and hours worked by part-time employees.

² Dans les heures travaillées ont inclus les heures supplémentaires travaillées par les salariés à temp plein et les salariés à temp partiel.

Table 16

School Bus Service - Revenue Equipment Operated, 1994

Tableau 16

Service de transport d'écoliers - Matériel productif en service 1994

No.		Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories
			Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires
1	Motor Coach - Autocar	330	1	69	128	132
2	School Bus / Activity - Autobus pour transport/activité scolaire	19,688	278	4,934	11,715	2,761
3	Other Vehicles - Autres véhicules	4,486	29	1,423	2,644	390
4	Total Number of Vehicles - Nombre total de véhicules	24,504	308	6,426	14,487	3,283

Table 17

School Bus Service - Kilometres Travelled, 1994

Tableau 17

Service de transport d'écoliers - Nombre de kilomètres parcourue 1994

No.		Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories
			Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires
					' 000 km	
1	Charter Service - Service d'affrètement	24,831	390	1,090	15,357	7,994
2	School Bus Service - Service de transport d'écolier	482,017	4,278	144,524	247,710	85,505
3	Other Passenger Bus Service - Autres services de transport de voyageurs	14,342	194	4,693	6,679	2,776
4	Total Distance Run - Distance totale parcouru	521,190	4,862	150,307	269,746	96,275

Table 18

School Bus Service - Fuel Consumption, 1994

No.		Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories	United States	
			Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires	États-Unis	
Fuel consumed - Consommation de carburant								
1	Gasoline - Essence	' 000 L	9,185	x	3,749	3,679	1,668	x
2	Diesel - Diésel		86,305	x	15,393	61,180	9,114	x
3	Natural Gas/Propane - Gaz naturel/ propane		14	-	3	7	4	-

Data only reported by respondents with annual revenues of \$2 million or more.
Seulement les répondants avec un revenu de \$2 millions et plus nous ont fournis ces données.

Table 19

Charter and Other Passenger Bus Service - Operating Income and Expenses, 1994

Tableau 19

Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Recettes et frais d'exploitation, 1994

No.		Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories
			Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires
1	Establishments Reporting - Établissements déclarants	98	9	27	34	28
	Operating Revenues - Recettes d'exploitation:			\$'000		
2	Charter Service - Service d'affrètement	116,639	7,359	30,971	45,840	32,469
3	Scheduled Intercity Service - Service interurbain régulier	10,848	1,199	1,890	3,198	4,561
4	School Bus Service - Transport d'écoliers	28,551	361	9,915	14,596	3,679
5	Other Passenger Bus Service - Autres services de transport de voyageurs	30,494	509	8,038	17,374	4,573
6	Other Operating Revenues - Autres recettes d'exploitations	11,814	317	6,469	3,311	1,717
7	Total Operating Revenues - Total recettes d'exploitation	198,346	9,745	57,283	84,319	46,999
	Operating Revenues - Frais d'exploitation:					
8	Drivers' Wages & Salaries (excl. benefits) - Traitements et salaires des chauffeurs (excl. avantages sociaux)	46,081	1,787	12,056	22,536	9,702
9	Other Employees' Wages & Salaries (excl. benef.) - Traitements et salaires des autres salariés (excl. avantages sociaux)	24,074	1,093	5,727	11,624	5,630
10	All Employee Benefits - Tous les avantages sociaux des employés	10,914	439	3,238	5,004	2,233
11	Repairs and Maintenance Expenses - Dépenses de réparations et d'entretien	17,950	1,090	5,553	6,761	4,546
12	Fuel (including taxes) - Carburant (taxe comprise)	19,914	721	6,246	9,169	3,778
13	Other Operating Expenses - Autres frais d'exploitation	61,961	4,238	16,455	23,604	17,664
14	Total Operating Expenses - Total frais d'exploitation	180,894	9,368	49,275	78,698	43,553

Table 20

**Charter and Other Passenger Bus Service -
Balance Sheet, 1994**

Tableau 20

**Service d'affrètement et autres services de transport de
voyageurs - Bilan 1994**

No.	Canada	Atlantic Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western provinces & territoires Province de l'ouest & Territoires
			\$'000		
- Assets - Actif					
1 Land - Terrain	7,502	250	976	3,110	3,166
2 Net Book Value of Revenue Equipment (Buses) - Valeur comptable matériel productif (autobus)	75,494	3,371	28,895	27,030	16,198
3 Net Book Value of Buildings and Other Fixed Assets - Valeur comptable des bâtiment et autres immobilisations	24,807	192	4,459	9,627	10,529
4 Current Assets - Actif à court terme	38,125	1,039	13,376	12,791	10,919
5 Other Assets - Autres éléments d'actif	27,443	474	11,506	7,777	7,686
6 Total Assets - Total de l'actif	173,371	5,326	59,212	60,335	48,498
Liabilities - Passif					
7 Current Liabilities - Passif à court terme	40,035	1,012	18,948	10,860	9,215
8 Long term debt - Dette à long terme:	35,653	2,236	8,882	16,290	8,245
9 Other Liabilities - Autres éléments de passif	41,387	1,491	6,513	16,894	16,489
10 Total Liabilities - Total des éléments de passif	117,075	4,739	34,343	44,044	33,949
11 Owner(s) equity - Avoir des propriétaires:	56,296	587	24,869	16,291	14,549
12 Total Liabilities/Owners' Equity - Total du passif et de l'avoir des propriétaires	173,371	5,326	59,212	60,335	48,498

Table 21

**Charter and Other Passenger Bus Service -
Employees and Their Compensation, 1994**

Tableau 21

**Service d'affrètement et autres services de transport de
voyageurs - Effectif et leur rémunération 1994**

No.	Canada	Atlantic Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western provinces & territoires Province de l'ouest & Territoires
			number - nombre		
1 Full-time Employees and equivalent - Drivers ¹	2,014	63	481	1,097	373
2 Salariés à temps plein et équivalent - Chauffeurs ¹					
3 Full-time Employees and equivalent - Others	651	33	206	280	132
4 Salariés à temps plein et équivalent - Autres					
5 Total Full-time Employees - Total Salariés à temps plein	2,665	96	687	1,377	505
Hours Worked² - Nombre d'heures travaillées²					
6 Drivers - Chauffeurs	' 000	4,187	130	1,001	2,281
7 Other Employees - Autres salariés	"	1,355	70	429	582
8 Employee Benefits - Avantages sociaux	\$'000	10,914	439	3,238	5,004
9 Total Compensation - Rémunération totale	"	81,069	3,319	21,021	39,164
10 Average Compensation - Salaire moyen	\$	30,420	34,573	30,598	28,442

¹ Number of employees is calculated assuming that a full-time employee is paid for 40 hours a week on average for 52 weeks a year.

¹ Les salariés à temps plein sont calculés en fonction d'une semaine de 40 heures en moyenne dans une année de 52 semaines.

² Hours worked includes paid overtime worked by full-time employees and hours worked by part-time employees.

² Dans les heures travaillées ont inclus les heures supplémentaires travaillées par les salariés à temps plein et les salariés à temps partiel.

Table 22

Charter and Other Passenger Bus Service - Revenue Equipment Operated, 1994

No.	Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories
		Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires
1 Motor Coach - Autocar	884	41	295	248	300
2 School Bus / Activity - Autobus pour transport/activité scolaire	1,119	102	265	693	59
3 Other Vehicles - Autres véhicules	499	- ¹	97	357	45
4 Total Number Of Vehicles - Nombre total de véhicules	2,502	143	657	1,298	404

¹ Combined with Quebec.¹ Regroupé avec Québec.

Tableau 22

Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Matériel productif en service 1994

Table 23

Charter and Other Passenger Bus Service - Kilometres Travelled, 1994

No.	Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories
		Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires
			' 000 km		
1 Charter Service - Service d'affrètement	70,896	3,555	14,962	26,194	26,185
2 Scheduled Intercity Service - Service interurbain régulier	5,844	600	945	2,460	1,839
3 School Bus Service - Service de transport d'écolier	19,415	215	5,902	10,812	2,486
4 Other Passenger Bus Service - Autres services de transport de voyageurs	21,540	261	4,193	13,622	3,464
5 Total Distance Run - Distance totale parcouru	117,695	4,631	26,002	53,088	33,974

Tableau 23

Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Nombre de kilomètres parcourue 1994

Table 24

Charter and Other Passenger Bus Service - Fuel Consumption, 1994

No.		Canada	Atlantic Provinces	Québec	Ontario	Western provinces & territories	United States
			Provinces de l'Atlantique			Province de l'ouest & Territoires	États-Unis
Fuel consumed - Consommation de carburant							
1	Gasoline - Essence	' 000 L 3,051	x	x	1,930	x	x
2	Diesel - Diésel	23,590	759	5,509	10,808	2,996	3,518
3	Natural Gas/Propane - Gaz naturel/ propane	3,982	x	x	x	x	x

Data only reported by respondents with annual revenues of \$2 million or more.

Seulement les répondants avec un revenu de \$2 millions et plus nous ont fournis ces données.

Tableau 24

Service d'affrètement et autres services de transport de voyageurs - Consommation de carburant 1994

Table 25

Quality Measures By Region Of Domicile 1994

Tableau 25

Mesures de qualité selon la province de domicile 1994

	Intercity ¹		School Bus		Charter and Others	
	interurbain ¹		Transport scolaire		Transport nolisés et autres	
	Response Rate (%)	Relative ² Imputation Rate (%)	Response Rate (%)	Relative ² Imputation Rate (%)	Response Rate (%)	Relative ² Imputation Rate (%)
	Taux de réponse (%)	Taux ² d'imputation relatif (%)	Taux de réponse (%)	Taux ² d'imputation relatif (%)	Taux de réponse (%)	Taux ² d'imputation relatif (%)
Region - Région						
Atlantic - Atlantique	-		75		56	
Revenues - Revenus		-		42		49
Expenses - Dépenses		-		43		47
Québec	-		93		93	
Revenues - Revenus		-		10		11
Expenses - Dépenses		-		8		12
Ontario	-		88		62	
Revenues - Revenus		-		18		40
Expenses - Dépenses		-		16		40
West - Ouest	-		57		64	
Revenues - Revenus		-		53		56
Expenses - Dépenses		-		51		56
Canada	72		89		73	
Revenues - Revenus		28		21		36
Expenses - Dépenses		27		19		37

¹ Quality measures for Intercity Carriers are available at the Canada level only -

¹ Les mesures de qualité pour le transport interurbain ne sont disponibles qu'au niveau du Canada.

² Total operating revenues and expenses are required from all carriers (compulsory fields). Relative imputation rates can be higher for other variables. -

² Les recettes et dépenses totales d'exploitation sont requises de tous les transporteurs (variables obligatoires). Les taux d'imputation relatifs peuvent être plus élevés pour les autres variables.

METHODS AND DATA QUALITY

A. Methods

The annual Passenger Bus and Urban Transit Statistics Program provides timely indicators of current developments in the passenger bus and urban transit industry. The data are used by transportation companies, consulting firms, banks, industry analysts, academics, and government departments (federal and provincial ministries of transportation in particular). As well, Statistics Canada uses the data as input to the System of National Accounts. These parties use this information for the analysis of transportation activity, for marketing and economic studies, as well as industry performance measures. Given the number of different uses, it is important for users to know how this data is put together. This section describes the sources and methods used to construct the data presented in this publication.

The following terms are used throughout this section.

Target Population: The collection of all units for which information is desired.

Survey Population: The collection of all units for which the survey can actually provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty of identifying all the units that belong to the target population. The survey population is the population to which the survey results apply.

Survey Frame: The list of all units in the survey population. It contains the contact (e.g. name and address) and classification (e.g. SIC) information for each unit.

Editing: The process of checking the data for inconsistencies or missing values.

Imputation: The process of replacing missing or inconsistent data with data which will pass the editing process.

I. Population

This publication contains data covering Canadian domiciled public bus companies and urban transit systems with annual gross operating revenues (including subsidies) of \$200,000 or more. The industries covered are urban transit (Standard Industrial Classification (SIC) 4571), scheduled intercity carriers (SIC 4572), school bus operations (SIC 4573), charter and sightseeing bus services (SIC 4574) and limousine service to airports and stations (SIC 4575). Private bus service, e.g. school board owned and operated busing for school children, is not covered in this survey.

Users should note that earlier surveys covered companies and urban transit systems with annual gross operating revenues of \$500,000 or more.

MÉTHODES ET QUALITÉ DES DONNÉES

A. Méthodes

Le programme annuel de statistiques sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain fournit des indicateurs à jour de l'évolution du secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain. Ces données sont utilisées par les entreprises de transport, les cabinets d'experts-conseil, les banques, les analystes de l'industrie, le milieu universitaire, ainsi que les ministères publics (en particulier les ministères fédéral et provinciaux des transports). De plus, Statistique Canada se sert de ces données dans le système de comptabilité nationale. Ces utilisateurs se fondent sur ces informations pour analyser les activités de transport, effectuer des études de marketing et des études économiques, et produire des indices du rendement du secteur. Vu les utilisations multiples, il est important que les utilisateurs sachent comment ces données ont été réunies. La présente section décrit les sources d'information et les méthodes utilisées pour agencer les données dans cette publication.

Dans cette section, plusieurs termes sont fréquemment utilisés. Voici leur définition:

Population cible: ensemble de toutes les unités pour lesquelles des renseignements sont voulus.

Population observée: ensemble de toutes les unités pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible. C'est à la population observée que réfèrent les résultats obtenus.

Base de sondage: liste des unités dans la population observée, contenant les renseignements visant à établir un contact (p. ex., nom, adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle).

Vérification: processus visant à identifier des valeurs incohérentes ou manquantes dans les données.

Imputation: processus visant à remplacer les valeurs incohérentes ou manquantes par des valeurs qui satisfont le processus de vérification.

I. Population

Cette publication présente des données sur les compagnies de transport par autobus public et les réseaux de transport urbains domiciliés au Canada ayant des recettes d'exploitation brutes annuelles (subventions comprises) de 200 000 \$ ou plus. Les secteurs visés sont le transport urbain (code 4571 de la CTI (Classification type des industries)), le transport interurbain régulier (code 4572 de la CTI), le transport scolaire (code 4573 de la CTI), les services de transport par autobus nolisés et d'excursion (code 4574 de la CTI) et le service de limousine aux aéroports et aux gares (code 4575 de la CTI). Le service de transport par autobus privé, par exemple le transport des écoliers au moyen d'autobus possédés et exploités par des commissions scolaires, est exclu de cette enquête.

Les utilisateurs noteront que les enquêtes antérieures portaient sur les compagnies et les réseaux de transport urbains dont les recettes d'exploitation brutes annuelles se chiffraient à 500 000 \$ ou plus.

II. Sources

The data in this publication come from two sources. The Transportation Division of Statistics Canada conducts an annual survey of the intercity, school bus, charter, and other passenger bus industries. The urban transit systems are surveyed annually by the Canadian Urban Transit Association (CUTA). To avoid duplication and to keep response burden to a minimum, CUTA provides their survey results to the Transportation Division for use in this publication.

III. Coverage

The survey frame for the survey of the intercity, school bus, charter, and other passenger bus industries comes from multiple sources. Administrative files from the Business Register Division at Statistics Canada supplement historical records to identify units belonging to these industries.

For these industries, the survey units are bus companies. The survey is done at the company level, as opposed to the establishment level, for two reasons. Some expense items are very difficult to split at the activity level, e.g. repair and maintenance expenses between charter and intercity activities. Because of the response burden this would impose, most respondents would not give the requested detail. Secondly, company level data permit analysts to look at structural change within companies, e.g. school bus operators becoming more dependent upon charters.

The survey population for these industries is divided into two groups - large companies (those with annual operating revenues of \$2 million or more) and small companies (those with annual operating revenues of less than \$2 million). The small companies are further subdivided between school bus carriers and others. This breakdown results from the different data demands for each industry and the respondents' varying resources.

With in-house accounting departments, office automation, etc., large firms are usually better equipped to handle surveys. Asking for the same detail of small firms is placing a disproportionate response burden on them. For this reason, the large companies receive a more detailed questionnaire than the small companies (excluding school bus carriers). The small school bus carriers receive a somewhat different questionnaire than the other small companies.

The frame for the survey of the urban transit industry is created by CUTA from their own administrative files.

IV. Data Processing

The data for the survey of the intercity, school bus, charter, and other passenger bus industries are collected by mail back questionnaire supplemented with telephone follow-up. Once collected, the survey data are captured and checked

II. Sources

Les données de cette publication proviennent de deux sources. La Division des transports de Statistique Canada mène une enquête annuelle sur le transport interurbain, le transport scolaire, le transport par autobus nolisés et les autres services de transport des voyageurs par autobus. Les réseaux de transport urbain font l'objet d'une enquête annuelle effectuée par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU). Pour éviter le chevauchement et minimiser le fardeau de réponse, l'ACTU met ses résultats à la disposition de la Division des transports pour que ceux-ci soient présentés dans cette publication.

III. Champ d'observation

La base de sondage de l'enquête sur le transport interurbain, le transport scolaire, le transport par autobus nolisés et les autres services de transport des voyageurs par autobus provient de sources multiples. Les dossiers administratifs de la Division du registre des entreprises de Statistique Canada complètent les enregistrements historiques pour l'identification des unités dans ces industries.

Pour ces industries, l'unité d'enquête est la compagnie de transport par autobus. L'enquête est effectuée au niveau des compagnies, par opposition au niveau des établissements, pour deux raisons. Premièrement, certains types de dépenses sont très difficiles à ventiler par activité (par exemple, la répartition des frais de réparations et d'entretien entre le transport par autobus nolisés et le transport interurbain). Vu le fardeau de réponse qui y serait associé, la plupart des enquêtés ne fourniraient pas les détails requis. Deuxièmement, la production des données à ce niveau permet d'analyser les changements structuraux qui s'opèrent au sein des compagnies, par exemple les exploitants d'autobus scolaires dont la dépendance à l'égard des services d'autobus nolisés augmente.

La population observée pour ces industries se répartit en deux groupes, soit les grandes compagnies (dont les recettes d'exploitation annuelles s'élèvent à 2 millions de dollars ou plus) et les petites compagnies (dont les recettes d'exploitation annuelles se chiffrent à moins de 2 millions de dollars). Les petites compagnies sont une fois de plus divisées en compagnies de transport scolaire et autres compagnies de transport en raison des besoins en information propres à chaque secteur et des disparités sur le plan des ressources des enquêtés.

Les grandes compagnies, qui sont dotées de services de comptabilité internes et de systèmes informatisés, sont généralement mieux équipées pour participer aux enquêtes. Le fardeau de réponse des petites entreprises serait démesuré si Statistique Canada exigeait d'elles le même niveau de détail. C'est pourquoi les grandes entreprises reçoivent un questionnaire plus détaillé que celui qui s'adresse aux petites compagnies à l'exclusion des petites compagnies de transport scolaire. Ces dernières reçoivent un questionnaire quelque peu différent de celui des autres petites compagnies.

La base de sondage pour l'enquête des réseaux de transport urbains est créée par l'ACTU à partir de leurs propres fichiers administratifs.

IV. Traitement des données

Les données pour l'enquête sur le transport interurbain, le transport scolaire, le transport par autobus nolisés et les autres services de transport des voyageurs par autobus sont recueillies à l'aide d'un questionnaire renvoyé par la poste, et par voie de suivi

for errors and inconsistencies (arising either from capture or respondent error). Inconsistent, questionable and missing data are referred back to the carrier for clarification or revision. Problem data which cannot be resolved with the carrier are then imputed. Data for large carriers and small carriers excluding school bus carriers are imputed manually. A number of different methods may be used to do this. For example, the data can be imputed from historical records (earlier surveyed information) or by using representative data from another carrier. Data for the small school bus carriers are imputed using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System (GEIS). The system imputes data by using representative data from another carrier with similar characteristics (this is called "donor" imputation). In some cases GEIS cannot make an imputation because it cannot find a suitable donor. Manual imputations are made in these situations. Information given on other Statistics Canada surveys are the primary sources for data. Finally, all the data are verified by subject matter specialists.

The data for the survey of the urban transit industry are collected by CUTA and given to the Transportation Division, which checks it for errors, inconsistencies and missing values. Problem data are imputed manually. Data for a small number of carriers missing from the CUTA survey are added and data for them are imputed.

B. Data Quality

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined to be the difference between the survey estimate and the true population value. Since the estimates presented in this publication come from censuses of bus companies and urban transit systems with operating revenues above \$200,000, any such differences will arise from non-sampling error. The most prevalent types of non-sampling errors are discussed below and some measures of data quality are given.

I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (undercoverage) or counted more than once (overcoverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (overcoverage).

Two of the possible sources of coverage errors for the survey of the intercity, school bus, charter, and other passenger bus industries are:

téléphonique. Une fois recueillies, les données d'enquête sont saisies et l'on vérifie s'il y a des erreurs ou incohérences (celles-ci peuvent provenir de la saisie ou du répondant). Si les données sont incohérentes, douteuses, ou manquantes, des éclaircissements ou des corrections sont demandés à la compagnie. Les données problématiques non-résolues avec le répondant sont imputées. Les données des grandes et petites compagnies à l'exclusion des compagnies de transport scolaire sont imputées manuellement. Certaines méthodes peuvent être utilisées à cet effet. Par exemple, les informations peuvent être imputées à partir des enregistrements historiques (des données recueillies antérieurement par voie d'enquête) ou au moyen de données représentatives provenant d'un autre transporteur. Les données des petites compagnies de transport scolaire pour leur part sont imputées au moyen du Système généralisé de vérification et d'imputation (SGVI) de Statistique Canada. Ce système impute les données avec des données représentatives provenant d'un autre transporteur ayant des caractéristiques similaires (c'est ce qu'on appelle l'imputation par donneur). Dans certains cas, l'imputation de données s'avère impraticable parce que le SGVI ne peut trouver un donneur qui convient. Des imputations manuelles sont alors effectuées. Les résultats tirés d'autres enquêtes de Statistique Canada sont les principales sources d'information. Finalement, toutes les données sont ensuite révisées par des spécialistes du sujet.

La collecte des données pour l'enquête sur les réseaux de transport urbains est effectuée par l'ACTU et ces données sont remises à la Division des transports pour la vérification des erreurs, incohérences et données manquantes. Les données problématiques sont imputées manuellement. On ajoute un petit nombre de réseaux de transport urbains qui sont absents de l'enquête de l'ACTU. Les données de ces enregistrements sont imputées.

B. Qualité des données

Toutes les enquêtes sont sujettes à erreur. Des efforts considérables sont déployés pour assurer le respect de normes de qualité élevées tout au long des opérations d'enquête, mais il est inévitable que les estimations produites soient, jusqu'à un certain point, entachées d'erreurs. On entend par erreur totale de l'enquête la différence entre les estimations et la valeur réelle de la population. Puisque les estimations publiées ici proviennent toutes d'enquêtes par recensement des compagnies de transport par autobus et les réseaux de transport urbains ayant des recettes d'exploitation supérieures à 200 000 \$, tout écart est attribuable à des erreurs non dues à l'échantillonnage. Il sera question ci-après des types d'erreurs non dues à l'échantillonnage les plus courants. Certains indicateurs de la qualité des estimations sont donnés.

I. Erreurs de couverture

Ce genre d'erreur survient lorsque la base de sondage n'englobe pas adéquatement la population cible. Certaines unités faisant partie de cette population ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ou sont dénombrées plus d'une fois (surdénombrement). De plus, des unités inadmissibles (hors du champ de l'enquête) peuvent être présentes dans la base de sondage (surdénombrement).

Voici deux des sources possibles d'erreurs de couverture pour l'enquête sur le transport interurbain, le transport scolaire, le transport par autobus nolisés et les autres services de transport des voyageurs par autobus:

- The survey frame was created by updating historical records using an administrative file of tax filers reporting business income from busing in 1993. Thus busing companies which began operations in 1994 would not be included.
- Errors in the Standard Industrial Classification (SIC) code on the survey frame may result in either over- or undercoverage of the busing industry.

II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to misinterpretation of the survey questions, gives wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Some are apparent and are caught during editing, e.g. misplaced decimal points or inordinate amounts reported in one area. However, some errors are small and go by undetected.

III. Non-response Errors

Non-response errors can occur when a respondent does not respond at all (total non-response) or only responds to some questions (partial non-response). With the donor imputation strategy these errors can have a serious effect if non-respondents are systematically different from respondents in survey characteristics and/or the non-response rate is high.

IV. Processing Errors

Processing errors can arise in data capture, coding, editing, imputation, and other types of data handling. Only by following strict quality controls can these errors be minimized. Examples of steps taken to minimize these errors are: a well-planned edit system that checks for things such as entered totals equaling the sum of components; persistent follow-up of non-respondents to reduce the need for imputation; and fully descriptive procedures manuals to ensure consistency in manual operations.

V. Measures of Data Quality

Relative imputation rates for key characteristics are presented to assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, a relative imputation rate of 0.2 would show that \$5 million of a \$25 million result was imputed.

A total response rate is also provided. This rate is the number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of in-scope survey carriers.

- La base de sondage a été créée en mettant à jour les enregistrements historiques provenant d'un fichier administratif des contribuables ayant déclaré des revenus d'entreprise au titre du transport par autobus en 1993. Les compagnies de transport par autobus créées en 1994 ne sont donc pas incluses.
- La présence dans la base de sondage de codes CTI erronés peut entraîner le surdénombrement ou le sous-dénombrement des entreprises de transport par autobus.

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un enquêté fournit des renseignements inexacts parce qu'il a mal interprété les questions, a répondu incorrectement ou était réticent à divulguer les informations exactes. Certaines erreurs sont apparentes et peuvent être décelées à l'étape de la vérification, par exemple des virgules décimales mal placées ou des chiffres exorbitants. Cependant, certaines erreurs sont imperceptibles et passent inaperçues.

III. Erreurs de non-réponse

Dès erreurs de non-réponse peuvent se produire lorsqu'un enquêté ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou répond seulement à certaines questions (non-réponse partielle). À l'étape de l'imputation par donneur, ces erreurs peuvent être importantes si les non-répondants présentent systématiquement des caractéristiques d'enquête différentes de celles des compagnies ayant répondu ou si le taux de non-réponse est élevé.

IV. Erreurs de traitement

Des erreurs de traitement peuvent être commises aux étapes de la saisie, du codage, de la vérification, de l'imputation, et d'autres manipulations. Ces erreurs ne peuvent être réduites qu'à l'aide de mécanismes de contrôle de qualité rigoureux. Voici des exemples de mesures prises pour réduire ces erreurs : un système de validation soigneusement conçu qui vérifie, par exemple, la concordance entre les totaux et la somme des éléments; un taux de réponse élevé, obtenu grâce à un suivi répété, réduit le recours à l'imputation; la production d'un guide très détaillé assure une cohérence dans l'exécution des tâches opérationnelles.

V. Quelques indices de la qualité des données

Des coefficients d'imputation relatifs pour les caractéristiques-clés sont indiqués afin d'aider les utilisateurs à évaluer l'effet possible de la non-réponse et de l'imputation. Le coefficient d'imputation relatif correspond à la proportion de l'estimation publiée attribuable à des données imputées. Par exemple, un coefficient d'imputation relatif de 0,2 indiquerait que 5 millions de dollars sur un total de 25 millions de dollars ont été imputés.

Le taux de réponse total est également indiqué. Ce taux correspond au nombre de transporteurs ayant rempli le questionnaire en entier ou en partie, divisé par le nombre total d'unités d'enquête admissibles.

Annotated Glossary of Terms

Business Register Master File. This file is a centrally maintained list of business entities in Canada. Each name on the list is given a unique identification number and is classified according to Statistics Canada's Standard Industrial Classification.

Current assets. These are assets which will be converted to cash within approximately one year. These include cash, marketable securities, accounts receivable, inventories and prepaid expenses.

Current liabilities. These are obligations which must be paid within approximately one year. These include accounts payable, notes payable, accruals and the current portion of long-term debt.

Current ratio. The current ratio is an indicator of the extent to which the claims of short-term creditors are covered by short-term assets. It is computed by dividing current assets by current liabilities.

Debt ratio. This ratio measures the percentage of total funds provided by creditors. It is computed by dividing the total debt by total assets.

Employees and their compensation. Total compensation reflects the gross amount earned by employees before deductions, including bonuses. Total compensation paid may not be equal to the total amount shown as wages and salaries under "operating expenses" due to factors such as profit sharing.

Fixed asset turnover. This ratio measures how efficiently firms are managing their fixed assets. It is computed by dividing total revenues by total fixed assets (net of depreciation).

Gross annual operating revenues. Gross annual operating revenues include revenues pertaining to motor carrier passenger operations, including operating subsidies.

Intercity passenger bus establishments. The intercity passenger bus segment covers establishments primarily engaged in operating interurban and rural bus operations (Industry Group 4572).

Liquidity. This is one of the first areas of concern for a business because it shows how much cash is available to meet current debt obligations. The current ratio is the most commonly used measure of short-term liquidity.

Operating expenses. (a) Real estate and property taxes for the purpose of this publication are considered to be part of administration and general office expenses, even when directly related to terminal operations. (b) Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits are, for the purpose of this publication, considered to be part of administration and general office expenses and tabulated accordingly.

Glossaire

Fichier principal du registre des entreprises. Liste centrale des entreprises au Canada. Chaque entreprise reçoit un numéro d'identification unique et est classée selon la Classification type des industries de Statistique Canada.

Actif à court terme. Éléments d'actif qui seront convertis en argent au cours de la prochaine année. Comprendent l'encaisse, les valeurs réalisables, les comptes débiteurs, les stocks et les charges payées d'avance.

Passif à court terme. Éléments de passif qui doivent être acquittés au cours de la prochaine année. Comprendent les comptes créditeurs, les effets à payer, les charges à payer et la tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an.

Ratio du fonds de roulement. Le ratio du fonds de roulement indique dans quelle mesure les créances à court terme sont couvertes par les éléments d'actif à court terme. On le calcule en divisant les éléments d'actif à court terme par les éléments de passif à court terme.

Ratio d'endettement. Ce ratio mesure le pourcentage des fonds garantis par les créanciers. On le calcule en divisant le passif total par l'actif total.

Effectif et rémunération. La rémunération totale comprend le montant brut gagné par les salariés avant toute déduction, y compris les primes. La rémunération totale versée peut ne pas être égale au montant total indiqué au poste des «dépenses d'exploitation» en raison de certains facteurs comme la participation aux bénéfices.

Taux de rotation de l'actif immobilisé. Ce ratio mesure l'efficacité avec laquelle l'entreprise gère ses immobilisations. On le calcule en divisant les recettes totales par la valeur totale des immobilisations (nette de l'amortissement).

Recettes d'exploitation annuelles brutes. Les recettes d'exploitation annuelles brutes comprennent les recettes tirées du transport routier de voyageurs, y compris les subventions d'exploitation.

Établissement de transport interurbain de voyageurs par autobus. Établissement qui s'occupe principalement du transport interurbain et rural de voyageurs par autobus. (Groupe d'activité 4572)

Liquidités. Voilà l'une des principales préoccupations d'une entreprise car elle détermine l'encaisse disponible pour faire face aux dettes à court terme. Le ratio du fonds de roulement est la mesure la plus couramment utilisée pour déterminer la liquidité à court terme.

Dépenses d'exploitation. (a) L'impôt foncier et les taxes sur la propriété aux fins de cette publication sont considérés comme faisant partie des dépenses d'administration et des dépenses générales de bureau, même s'ils sont directement liés à l'exploitation des terminus; (b) l'assurance-chômage, les régimes de pensions et les autres avantages sociaux des salariés sont, aux fins de cette publication, considérés comme faisant partie des dépenses d'administration et des dépenses générales de bureau.

Operating ratio. The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses. It is calculated by dividing the total operating expenses by the total operating revenues.

Other passenger bus establishments (Excluding School Bus). This segment is comprised of establishments primarily engaged in providing sightseeing bus, charter bus or limousine service to airports and stations (Industry Groups 4574 & 4575).

Private carriers. Carriers, for which transportation is an incidental part of their operations, which use their own or leased vehicles to transport passengers, but which do not offer services to the public for compensation.

Productivity. There are two key measures of productivity: (a) Vehicle utilization, as measured by kilometres per unit of equipment operated, is computed by dividing the total distance run by the total equipment operated. (b) Vehicle-kilometres per employee is computed by dividing the total distance run by the total number of employees in the industry.

Province or territory of domicile. The province or territory where the registered head office of the carrier is located.

Reference year. The fiscal year of the carriers ending any time between April 1, 1993 to March 31, 1994.

Response rate. The ratio of the number of questionnaires received to the number of questionnaires mailed.

Return on assets. This ratio is a measure of profitability. It is computed by dividing net income by total assets.

School bus establishments. This segment is comprised of establishments primarily engaged in school bus service (Industry Group 4573).

Survey universe. The list of establishments to which questionnaires were mailed.

Total asset turnover. This ratio measures how efficiently firms are managing their total assets. It is computed by dividing total revenues by total assets.

Urban transit establishments. The urban transit segment covers establishments with revenues in excess of \$500,000 and primarily engaged in operating urban and suburban transit service (Industry Group 4571).

Ratio d'exploitation. Proportion des recettes d'exploitation totales absorbées par les dépenses d'exploitation totales. On obtient le ratio en divisant les dépenses d'exploitation totales par les recettes d'exploitation totales.

Autre établissement de transport de voyageurs par autobus. Établissement qui fournit des services d'autobus scolaires, nolisés et d'excursion ou de limousine aux aéroports et aux gares. (Groupes d'activité 4574 et 4575)

Transporteur privé. Transporteur pour lequel le transport n'est qu'une partie accessoire des activités, qui utilise ses propres véhicules ou qui en loue pour transporter des voyageurs, mais qui n'offre aucun service au public contre paiement.

Productivité. Il existe deux mesures principales de la productivité : (a) l'utilisation des véhicules, établie selon le nombre de kilomètres par unité de matériel exploité, est calculée en divisant la distance totale parcourue par le nombre total d'unités exploitées; (b) le nombre de véhicules-kilomètres par salarié est calculé en divisant la distance totale par le nombre total de salariés du secteur.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social de l'établissement de transport.

Année de référence. Exercice financier de l'établissement pouvant se terminer à n'importe quel moment entre le 1^{er} avril 1993 et le 31 mars 1994.

Taux de réponse. Ratio du nombre de questionnaires reçus au nombre de questionnaires mis à la poste.

Rendement de l'avoir. Ce ratio est une mesure de rentabilité. On le calcule en divisant les recettes nettes par l'actif total.

Établissement de transport scolaire. Comprend les établissements qui fournissent principalement un service de transport scolaire. (Groupe d'activité 4573)

Univers de l'enquête. Liste des établissements auxquels des questionnaires ont été envoyés.

Taux de rotation de l'actif. Ce ratio mesure l'efficacité avec laquelle l'entreprise gère le total de son actif. On le calcule en divisant les recettes totales par l'actif total.

Établissement de transport urbain. Établissement dont les recettes dépassent \$500,000 et qui s'occupe principalement de fournir des services de transport urbain et de banlieue. (Groupe d'activité 4571)

✓ Identify Emerging Trends

✓ Define New Markets

✓ Pinpoint Profit Opportunities

✓ Dégagez les nouvelles tendances

✓ Définissez les nouveaux marchés

✓ Déterminez les possibilités de profit

To safeguard your place in tomorrow's marketplace, you have to be able to anticipate trends today. To do that, you're going to need some insight into the purchasing trends in the Canadian marketplace.

With a complete profile of Canadian consumers, plus an indepth analysis of Canadian industries, the **Market Research Handbook** gives you the most thorough coverage of purchasing trends. This valued bestseller can lead you to new markets by giving you details on:

- ▶ how much money Canadians are earning and what they're spending on cars, rent, home entertainment and household appliances;
- ▶ the level of sales in retail chain and department stores;
- ▶ what goods are being traded between Canada, U.S., and other countries;
- ▶ census data such as: age/sex, schooling, households, unemployment, interprovincial and international migration

...and much, much more!

With over 600 pages, the **Handbook** includes more than 200 statistical tables that give you instant access to provincial and national market data. Featured are important economic indicators such as the **Gross Domestic Product**, **Labour Force Productivity**, **Private and Public Investment** and the **Consumer Price Index**.

Order your copy of the **Market Research Handbook** (Catalogue #63-2240XPB) today for only \$110 in Canada plus \$7.70 GST, US\$132 in the United States, and US\$154 in other countries.

CALL TOLL-FREE 1-800-267-6677 OR FAX (613)951-1584 and use your VISA or MasterCard. **OR MAIL** your order to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Office listed in this publication.



Pour maintenir votre place sur le marché de demain, vous devez être en mesure de prévoir les tendances aujourd'hui. Pour ce faire, vous devrez comprendre les habitudes d'achat sur le marché canadien.

Renfermant un profil complet des consommateurs canadiens ainsi qu'une analyse approfondie des industries canadiennes, le **Recueil statistique des études de marché** brosse un tableau exhaustif des habitudes d'achat. Ce précieux best-seller peut vous faire découvrir de nouveaux marchés en vous fournissant les détails suivants :





- ▶ les revenus des Canadiens et leurs dépenses pour la voiture, le loyer, les appareils de divertissement et les appareils ménagers;
 - ▶ le niveau des ventes dans les magasins de détail à succursales et les grands magasins;
 - ▶ les biens échangés entre le Canada, les É.-U. et d'autres pays;
 - ▶ les données du recensement telles que l'âge, le sexe, le niveau de scolarité, les ménages, le chômage, la migration interprovinciale et internationale
- ...et bien plus encore!

Le **Recueil**, contenant plus de 600 pages et au delà de 200 tableaux statistiques, vous permettra d'accéder instantanément aux données provinciales et nationales sur le marché. Il traite d'indicateurs économiques importants tels que le **produit intérieur brut**, la **productivité de la population active**, les **investissements privés et publics** et l'**Indice des prix à la consommation**.

Procurez-vous votre exemplaire du **Recueil statistique des études de marché** (n° 63-2240XPB au catalogue) dès aujourd'hui pour seulement 110 \$ au Canada plus 7,70 \$ de TPS, 132 \$ US aux États-Unis et 154 \$ US dans les autres pays. Commandez votre exemplaire **PAR TÉLÉPHONE EN COMPOSANT SANS FRAIS** le 1-800-267-6677 **OU PAR TÉLÉCOPIEUR** au (613) 951-1584 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard. **OU PAR LA POSTE** à l'adresse suivante : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le bureau régional de Statistique Canada le plus près dont la liste figure dans la présente publication.

ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:		PHONE:		FAX TO:		METHOD OF PAYMENT:	
 <p>Statistics Canada Operations and Integration Circulation Management 120 Parkdale Avenue Ottawa, Ontario Canada K1A 0T6</p> <p><i>(Please print)</i></p>		 <p>1-800-267-6677</p> <p>Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.</p>		 <p>(613) 951-1584</p> <p>VISA, MasterCard and Purchase Orders only. Please do not send confirmation. A fax will be treated as an original order.</p>		<p><i>(Check only one)</i></p> <p><input type="checkbox"/> Please charge my: <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> MasterCard</p> <p>Card Number <input type="text"/></p> <p>Signature <input type="text"/> Expiry Date <input type="text"/></p> <p><input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ <input type="text"/></p> <p>Please make cheque or money order payable to the Receiver General for Canada - Publications.</p> <p><input type="checkbox"/> Purchase Order Number <input type="text"/></p> <p><i>(Please enclose)</i></p> <p>Authorized Signature <input type="text"/></p>	
<p>Company <input type="text"/></p> <p>Department <input type="text"/></p> <p>Attention <input type="text"/> Title <input type="text"/></p> <p>Address <input type="text"/></p> <p>City <input type="text"/> Province <input type="text"/></p> <p>Postal Code <input type="text"/> Phone <input type="text"/> Fax <input type="text"/></p> <p>Please ensure that all information is completed.</p>		 <p>INTERNET: order@statcan.ca</p>					

[illegible]

<p>▶ Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.</p> <p>▶ GST Registration # R121491807</p> <p>▶ Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada — Publications.</p> <p>▶ Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST and applicable PST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.</p>	SUBTOTAL	
	DISCOUNT (if applicable)	
	GST (7%) and applicable PST (Canadian clients only)	
	GRAND TOTAL	
		PF 093238

THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics Canada / Statistique Canada

Canada

*Don't let the changing world
take you by surprise!*

*Ne soyez pas dépassé
par les événements!*

An aging population. Lone-parent families. A diverse labour force. Do you know how today's social changes will affect your future ... your organization ... and your family?

Keep pace with the dramatic shifts in Canada's evolving social fabric with Statistic Canada's best-selling quarterly, *Canadian Social Trends*. With vast and varied reports on major changes in key social issues and trends, this periodical incorporates findings from over 50 national surveys.

Written by some of Canada's leading-edge social analysts, *Canadian Social Trends* combines painstaking research with dynamic prose on topics like **ethnic diversity, low-income families, time-crunch stress, violent crime** and much more — all in a colourful, easy-to-read, magazine format.

A lasting record of changing times!

Join the thousands of business and policy analysts, social-science professionals, and academics who trust *Canadian Social Trends* to demystify the causes and consequences of change in Canadian society. Don't miss a single issue — subscribe today.

Canadian Social Trends (catalogue number 11-0080XPE) is \$34 annually in Canada, US\$41 in the United States and US\$48 in other countries.

Le vieillissement de la population. Les familles monoparentales. La diversification de la population active. Savez-vous comment les changements sociaux d'aujourd'hui vont se répercuter sur votre avenir, votre organisation, votre famille?

Suivez l'évolution spectaculaire de la société canadienne grâce à *Tendances sociales canadiennes*, une publication trimestrielle de Statistique Canada. Avec des articles vastes et variés sur les principaux changements caractérisant les questions et les tendances sociales principales, cette publication intègre les résultats de plus de 50 enquêtes nationales.

Certains des analystes sociaux les plus reconnus du Canada rédigent des articles dans *Tendances sociales canadiennes*. Ils présentent les résultats de recherches minutieuses dans un style attrayant pour des sujets tels que la diversité ethnique, les familles à faible revenu, le stress dû au manque de temps, le crime et bien d'autres encore dans une revue haute en couleur et de lecture aisée.

Un dossier permanent d'une époque en évolution!

Des milliers d'analystes des entreprises et des politiques, de professionnels des sciences sociales et d'universitaires lisent *Tendances sociales canadiennes* pour identifier les causes et les conséquences de l'évolution de la société canadienne. Ne manquez pas un numéro, abonnez-vous dès aujourd'hui.

L'abonnement annuel à *Tendances sociales canadiennes* (n° 11-0080XPF au catalogue) coûte 34 \$ au Canada, 41 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

To order, write to Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Pour passer votre commande, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou adressez-vous au centre de services-conseils de Statistique Canada le plus proche de chez vous et dont la liste figure dans cette publication.

Vous pouvez aussi envoyer votre commande par télécopieur, au 1-613-951-1584, ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677 et donner votre numéro de carte VISA ou MasterCard.

Are you getting your information on the Canadian economy "first-hand"?

Chances are, you spend hours reading several newspapers and a handful of magazines trying to get the whole economic picture -- only to spend even more time weeding out fiction from fact! Wouldn't it be a great deal more convenient (and much more effective) to go straight to the source?

Join the thousands of successful Canadian decision-makers who turn to Statistics Canada's *Canadian Economic Observer* for their monthly briefing. Loaded with first-hand information, collectively published nowhere else, CEO is a quick, concise and panoramic overview of the Canadian economy. Its reliability and completeness are without equal.

A single source

Consultations with our many readers -- financial analysts, planners, economists and business leaders -- have contributed to CEO's present, widely-acclaimed, two-part format. The **Analysis Section** includes thought-provoking commentary on current economic conditions, issues, trends and developments. The **Statistical Summary** contains the complete range of hard numbers on critical economic indicators: markets, prices, trade, demographics, unemployment and more.

More practical, straightforward and user-friendly than ever before, the *Canadian Economic Observer* gives you more than 150 pages of in-depth information in one indispensable source.

Why purchase CEO?

As a subscriber, you'll be directly connected to Statistics Canada's economic analysts -- names and phone numbers are listed with articles and features. You'll also receive a copy of CEO's annual **Historical Statistical Supplement** -- at no additional cost.

So why wait for others to publish Statistics Canada's data second-hand when you can have it straight from the source? Order your subscription to the *Canadian Economic Observer* today.

The *Canadian Economic Observer* (catalogue no. 10-2300XPB) is \$220 annually in Canada, US\$260 in the United States and US\$310 in other countries. Highlights of the *Canadian Composite Leading Indicator* (catalogue no. 11F0008XFE) are available by fax -- the same day of release -- for \$70 annually in Canada and US\$70 in the United States.

To order, write to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication. If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

Recevez-vous directement vos informations sur l'économie canadienne?

Il est probable que vous passez des heures à lire plusieurs journaux et un paquet de revues pour essayer d'avoir une vue complète de la situation économique, et ensuite passer encore plus de temps à séparer le réel de ce qui ne l'est pas. Ne serait-il pas plus pratique (et beaucoup plus efficace) de remonter directement à la source?

Joignez-vous aux milliers de décideurs canadiens gagnants qui lisent *L'Observateur économique canadien* pour leur séance de rapport mensuelle. Rempli de renseignements disponibles nulle part ailleurs, L'OEC permet d'avoir une vue générale rapide et concise de l'économie canadienne. Il est inégalé par sa fiabilité et son exhaustivité.

Une seule source

Les consultations que nous avons eues avec nos nombreux lecteurs, des analystes financiers, des planificateurs, des économistes et des chefs d'entreprise, nous ont permis de présenter L'OEC dans son format actuel en deux parties, qui a été bien accueilli. La **section de l'analyse** contient des commentaires qui donnent à réfléchir sur la conjoncture économique, ses problèmes, ses tendances et ses développements. L'**aperçu statistique** contient l'ensemble complet des chiffres réels pour les indicateurs économiques essentiels : les marchés, les prix, le commerce, la démographie, le chômage, et bien d'autres encore.

Plus pratique, plus simple, plus facile à utiliser qu'auparavant, *L'Observateur économique canadien* vous offre plus de 150 pages de renseignements poussés sous une seule couverture.

Pourquoi acheter L'OEC?

En tant qu'abonné à L'OEC, vous êtes directement relié aux analystes économiques de Statistique Canada : des noms et des numéros de téléphone sont cités dans les articles et les rubriques. Vous recevrez également un exemplaire du **Supplément statistique historique annuel à titre gracieux**.

Pourquoi devez-vous donc attendre que d'autres publient les données de Statistique Canada qu'ils ont reprises alors que vous pouvez les obtenir directement à la source? Abonnez-vous à *L'Observateur économique canadien* dès aujourd'hui.

Le prix de l'abonnement annuel à *L'Observateur économique canadien* (n° 10-2300XPB au catalogue) est de 220 \$ au Canada, de 260 \$ US aux États-Unis et de 310 \$ US dans les autres pays. Les faits saillants de l'**Indicateur composite avancé** (n° 11F0008XFE au catalogue) sont offerts par télécopieur -- le jour même de leur parution -- pour 70 \$ par année au Canada et 70 \$ US aux États-Unis.

Pour commander, écrivez à : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou adressez-vous au Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche de chez vous et dont la liste figure dans cette publication. Si vous le préférez, vous pouvez envoyer votre commande par télécopieur au 1-613-951-1584, ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677 et utiliser votre carte VISA ou MasterCard.